



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 446] नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 4, 2019/अग्रहायण 13, 1941
No. 446] NEW DELHI, WEDNESDAY, DECEMBER 4, 2019/AGRAHAYANA 13, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 22 नवम्बर, 2019

संख्या: टीएमपी/10/2019-सीओपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए 10 अक्तूबर, 2019 को कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश को अधिसूचित कराने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हैं, इस प्राधिकरण ने दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 10 अक्तूबर, 2019 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 30 अक्तूबर, 2019 के राजपत्र संख्या 378 में अधिसूचित हो गए। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण शीघ्र ही सकारण आदेश अधिसूचित कराएगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा डीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित सकारण आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/10/2019-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर, 2019 के 10वें दिन पारित)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. डीपीटी के मौजूदा दरमान 27 फरवरी 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/58/2016-सीओपीटी के द्वारा अनुमोदित किए गए थे जिन्हें भारत के राजपत्र में 04 मई, 2016 के राजपत्र संख्या 180 में अधिसूचित कराया गया था। सीओपीटी के उक्त मौजूदा दरमानों की वैधता उक्त आदेश में 31 मार्च, 2019 निर्धारित की गई थी। सीओपीटी के मौजूदा दरमानों की वैधता का 30 सितंबर, 2019 तक विस्तार किया गया था और हमारे 29 मार्च, 2019 के पत्र संख्या टीएमपी/39/2005-विविध के द्वारा डीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया गया था।

3.1. सभी महापत्तन न्यास कार्गो पोत प्रहस्तन और विविध सेवाएं प्रदान करने के दरमानों के निर्धारण के लिए प्रशुल्क नीति 2015 द्वारा शासित होते हैं। उक्त प्रशुल्क नीति की वैधता 12 जनवरी, 2018 तक वैध थी।

3.2. सभी महापत्तन न्यास कार्गो, पोत प्रहस्तन और विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए दरमान निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2015 द्वारा शासित होते थे। पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 26 दिसंबर, 2018 के पत्र संख्या आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-आईडब्ल्यूटी के द्वारा महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत 01 अप्रैल, 2019 से प्रभावी महापत्तन न्यासों में संशोधन के लिए अपेक्षित दरमानों के निर्धारण के लिए "महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण की प्रशुल्क नीति 2018" जारी की। भारत सरकार द्वारा जारी किए गए निदेशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने भारत के राजपत्र में 16 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 17 में प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2018 अधिसूचित कराए। 26 दिसंबर, 2018 से प्रशुल्क नीति 2018 प्रभावी हो गई है। प्रशुल्क नीति, 2018 हमारे 25 जनवरी, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/79/2018-विविध के द्वारा एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को भेज दी गई थी। तत्पश्चात्, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2018 को प्रचालित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 30 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 29 में अधूसूचित किए गए। उक्त कार्यकारी दिशानिर्देश 2018 सीओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को हमारे 04 फरवरी, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/79/2018-विविध के द्वारा भेजे गए थे।

4.1. सीओपीटी ने प्रशुल्क नीति 2018 के अंतर्गत 11 जनवरी, 2019 के पत्र संख्या एफडी/कास्टिंग/दरमान संशोधन 2019 -2022/2018 के द्वारा अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा किये गए अनुरोध का सार निम्नवत् है:-

- (i). सीओपीटी ने प्रशुल्क प्रस्ताव नई महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति, **2018** को सुविचार में लेते हुए किया है।
- (ii). वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन करते समय पेंशन निधि को 1/3 अंशदान और वेतन तथा मजदूरी के बकाया को औसत व्यय के परिकलन में सुचार में लिया गया है। सीओपीटी का एआरआर 2015-16, 2016-17 और 2017-18, इन तीन वर्षों के औसत व्यय, नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल और वर्ष 2018-19 के डब्ल्यूपीआई 3.45% सूचकांक को सुविचार में लेने के पश्चात् निकाला गया है। एआरआर 405.16 करोड़ रु. परिकलित हुआ है।
- (iii). राजस्व आकलन वर्ष 2017-18 के वास्तविक यातायात और पोत संबंधी प्रभारों में 25% की प्रस्तावित वृद्धि को सुविचार में लेने तथा दरमानों की सभी मदों में कार्गो संबंधी प्रभारों में 10% की वृद्धि (जहाज भंडार को छोड़कर जहां वृद्धि 20% है) के आधार पर किया गया है। राजस्व आकलन 397.54 करोड़ रु. है। अतः यह 7.62 करोड़ रु. का घाटा है।
- (iv). पोत संबंधी प्रभारों के मामले में, यद्यपि एमओएस ने 17 सितंबर, 2015 के अपने पत्र में पहले यह बताया था कि तटीय पोतों के पुनर्कथन में भारतीय रुपया बनाम अमरीकी डॉलर की विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को हिसाब में लिया जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के समान प्रभारों के 60% से अधिक नहीं हो। तत्पश्चात्, एमओएस ने 11 मई, 2016 के अपने पत्र में उक्त पत्र को आस्थगित रखने और पत्तन तटीय पोतों की दरों के निर्धारण के लिए भारतीय रुपये और अमरीकी डॉलर के विनियम मूल्य उतार-चढ़ाव को हिसाब में लेने की उक्त नीति को सुविचार में न लें। इसके कारण, तटीय पोत वास्तव में एमओएस के निर्देशानुसार 40% के अकारण रियायत के स्थान पर 60% के लगभग रियायतों प्राप्त कर रहे हैं। यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि विदेशी और तटीय पोतों को सेवाएं प्रदान करने में निहित प्रयास और लागत, जहां तक पोत का संबंध है, समान होते हैं।
- (v). वीआरसी दरों में (पत्तन देयताएं और संचालन) वर्ष 2010 में वृद्धि की गई थी। इसके पश्चात् 2013 के संशोधन के दौरान किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया। 2016 में संशोधन के दौरान, पत्तन ने केवल 5% वृद्धि का प्रस्ताव किया था। इस बात पर सुविचार करते हुए कि प्रचालन व्यय जैसे ईंधन लागतें, वेतन और मजदूरी आदि पिछले 8 वर्षों में लगभग दोगुना की गई हैं, पत्तन के लिए यह प्रासंगिक होगा कि उसे कायम रहने के लिए इन प्रभारों में वृद्धि की जाए। इसलिए, सभी वीआरसी दरों में 25% की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (vi). कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) के मामले में, सीओपीटी ने सभी दरों में 10% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है, सिवाए कूड तेल के घाटशुल्क और एलएनजी की जलाग्र रॉयल्टी के जो सीओपीटी और पक्षकार के बीच एमओयू से शासित होते हैं।
- (vii). विविध अध्याय द्वारा कवर किये गए प्रभारों के मामले में निम्नलिखित प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया जाता है:

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित वृद्धि
1.	पत्तन के अग्निशमन उपस्कर	50%
2.	घाट प्रवेश परमिट	20%
3.	होर्डिंग लगाना	हटाना प्रस्तावित
4.	पत्तन परिसर में फोटो लेना या फिल्म शूट करना*	100%
5.	पत्तन के बंक के प्रयोग के लिए लाइसेंस शुल्क	2%
6.	लाइसेंस शुल्क और निरीक्षण शुल्क (जेटी)	-
7.	टोल प्रभार (पत्तन परिसर के भीतर वाहन पार्किंग शुल्क सहित)	20%

* एक नया वर्गीकरण लागू किया गया है वेलिंगटन द्वीप के भीतर और बाहर के क्षेत्रों में यथालागू प्रभारों के साथ-साथ आधे दिन की दरें भी जोड़ी गई हैं, के प्रभार विनिर्दिष्ट किये गए हैं।

- (viii). उपरोक्त के अतिरिक्त, पत्तन ने लंगरगाह प्रभारों की नई दरों और रीच स्टैकर तथा स्काईलिफ्ट किराया प्रभारों को अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है। तदनुसार संबंधित अध्यायों में दरमानों का प्रस्ताव किया है।
- (ix). इस पृष्ठभूमि में प्राधिकरण द्वारा सुविचार के लिए एक प्रस्ताव इस अनुरोध के साथ भेजा गया है कि एक अनुकूल आदेश पारित करने का कष्ट करें। पत्तन ने प्रस्ताव को भेजने में हुए विलंब को माफ करने का अनुरोध भी किया है।

4.2. सीओपीटी ने प्रपत्र सं. 1 में एआरआर का विस्तृत परिकलन और प्रपत्र सं. 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व आकलन प्रस्तुत किया है। एआरआर और प्रपत्र सं. 3 में राजस्व आकलन व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार तथा सीओपीटी के वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखाधिकारी द्वारा विधिवत् प्रमाणित है।

(i). सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की संक्षिप्त स्थिति नीचे सारणीबद्ध की जाती है:-

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	255.08	258.50	252.84
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	111.28	110.01	114.38
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	184.52	203.69	197.18
	उपयोग 1=(i)+(ii)+(iii)	550.87	572.20	564.40
(2).	घटाएं: समायोजन			
(i).	संपदा: संबंधी व्यय			
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	21.69	23.66	23.22
	(ख). आवंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	16.71	17.92	18.54
	(ग). आवंटित एफएमई	27.71	33.18	31.97
	उपयोग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	66.12	74.75	73.73
(ii).	ऋणों पर व्याज	17.66	3.73	0.09
(iii).	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसे अविधिविज्ञा निधियों को अंशदान का 2/3			
	(क) मजदूरी संशोधित बकाया	0.00	2.27	18.12
	उपयोग 2(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	0.00	2.27	18.12
(iv).	पेंशन निधि अंशदान का 2/3	93.86	112.71	102.33
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25% के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	52.93	51.30	56.97
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।			
	(क) प्रचालन व्यय	-	-	-
	(ख) मूल्यहास	-	-	-
	(ग) प्रबंधन और प्रशासनिक आवंटन उपरिव्यय	-	-	-
	(घ) आवंटन एफएमई	-	-	-
	उपयोग 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0	0	0
	कुल योग 2 का = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	230.58	244.76	251.24
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	320.30	327.44	313.16
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3	320.30		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2019 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			401.26
	(ii). 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			24.58
	(iii). घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार			41.00
	(iv). घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 के अनुसार डीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियां यदि कोई हो, का निवल मूल्य।			
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			
	(vi). जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी			
	(क). माल सूची			0.49

	(ख). विविध देनदार	17.58
	(ग). रोकड़	43.06
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	61.12
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]	445.96
(8).	प्रतिफल 16% की दर से	71.35
(7).	31 मार्च, 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरए) [(4)+(6)]	391.65
(8).	18-19 के लिए सूचकांक 3.45% की दर से	13.51
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	405.16
(10).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित	397.54

- (ii). सीओपीटी ने प्रपत्र सं. 3 में मौजूदा प्रशुल्क के साथ-साथ 2017-18 के वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व आकलन विस्तार से प्रस्तुत किया है। उक्त प्रपत्र के अनुसार कार्गो, पोत, विविध प्रभारों से प्रस्तावित प्रशुल्क पर कुल राजस्व आकलन 397.54 करोड़ रु. है।

- (iii). आकलित एआरआर को पूरा करने के लिए सीओपीटी का प्रस्ताव:

- (क). सीओपीटी ने सभी सीआरसी में 10% वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है (सिवाए शिव भंडार घाटशुल्क के जिसके लिए 20% वृद्धि का प्रस्ताव है)।
- (ख). सीओपीटी ने सभी वीआरसी में 25% वृद्धि का प्रस्ताव किया है।
- (ग). विविध प्रभार:

क्र.सं.	मद	प्रस्तावित वृद्धि
1.	पत्तन के अग्निशमन उपस्कर	50%
2.	घाट प्रवेश परमिट	20%
3.	होर्डिंग लगाना	हटाना प्रस्तावित
4.	पत्तन परिसर में फोटे लेना या फिल्म शूट करना*	100%
5.	पत्तन के बंक के प्रयोग के लिए लाइसेंस शुल्क	2%
6.	लाइसेंस शुल्क और निरीक्षण शुल्क (जेटी)	-
7.	टोल प्रभार (पत्तन परिसर के भीतर वाहन पार्किंग शुल्क सहित)	20%

- (iv). विदेशी कंटेनर पोतों को पत्तन द्वारा छूट दी जा रही है और ये रियायतें वर्ष 2011 से दी जा रही हैं। रियायत राशि 2017-18 में 73.81 करोड़ रु. रही और पिछले 2 वर्षों में यह 70-80 करोड़ रु. के बीच में ही रही है। राजस्व आकलन के प्रयोजन से वर्ष 2017-18 के दौरान 73.81 करोड़ रु. की दी गई रियायत वर्ष 2018-19 के दौरान भी घट गई है।
- (v). संचालन, पत्तन देयताएं और बर्थ किराया के आकलन के लिए सुविचारित जीआरटी मेल नहीं खाता। निम्नलिखित के कारण हैं:-
- (क). पत्तन देयता- टैंकर पोत के मामले में घटा हुआ जीआरटी लागू होता है।
- (ख). बर्थ किराया- एसबीएम तथा एलएनजी पोतों से बर्थ किराया प्रभार एकत्र नहीं किये जाते।
- (vi). राजस्व आकलन के लिए सुविचारित विनियम दर 64.47 रु. है जो वर्ष 2017-18 के दौरान औसत दर थी।
- (vii). चूंकि कूज पोत के दरें एमओएस के निर्देशों से शासित होती हैं, इसे दरमानों के भाग के रूप में सुविचार में नहीं लिया गया है और इसे राजस्व आकलन से बाहर रखा गया है।
- (viii). सुरक्षा प्रभारों में वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं है।
- (ix). प्रपत्र सं. 6 में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:-

क्र.सं.	निष्पादन प्रतिमान	वास्तविक 2017-18
(1).	कार्गो संबंधी प्रभार	
(क).	बड़े कार्गो गृहों के संबंध में औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन (टन में)	
	(i) ब्रेक बल्क	1079
	(ii) कंटेनर	19151
	(iii) शुष्क बल्क	4923
	(iv) तरल बल्क	30452
(ख).	कंटेनर के मामले में औसत मूव प्रति घंटा (टीईयू में)	30.43

(2).	पोत संबंधी प्रभार	
(क).	पोतों का औसत टर्न-अराउंड समय (दिनों में)	1.54
(ख).	पोतों का औसत फ्री-वर्थिंग समय (दिनों में)	0.43
(3).	पत्तन द्वारा पाया गया कोई अन्य संगत प्रतिफल	---

5. बाद में, 11 जनवरी 2019 के पत्र की निरंतरता में, सीओपीटी ने दिनांक 16 जनवरी 2019 के अपने ई-मेल द्वारा बताया कि प्रस्तावित दरमान से होडिंग प्रभार (मौजूदा दर मान का खंड 7.5) हटाने का निर्णय लिया गया क्योंकि निर्धारित क्षेत्रों में निविदा सह नीलामी के पालन का निर्णय लिया गया था। पत्तन ने प्रस्तावित दर मान में आवश्यक परिवर्तन कर दिए हैं। तथापि, प्रपत्र संख्या 5 में खंड संख्या 7.5 में प्रस्तावित दरमान के कॉलम में होडिंग उत्पादन प्रभार नहीं हटाया गया था। इसलिए सीओपीटी ने इस प्रकार का संशोधित प्रपत्र 5 प्रस्तुत किया और अनुसूची 7.5 को "दरमान से हटाया" पढ़ने का अनुरोध किया।

6. महापत्तन प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड संख्या 4.4.2 के अनुसार पत्तन को अपनी वेबसाइट पर प्रस्तावित कार्य-निष्पादन मानकों के साथ प्रारूप दरमान आमंत्रित करने और 15 दिन में संबंधित पणधारियों/उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों के लिए टीएएमपी के साथ-साथ पत्तन का अभिहित ई-मेल एड्रेस देना का आदेश दिया गया है। इस मामले में परामर्श किए जाने वाले उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों/वीओटी परिचालक की सूची सीओपीटी को अग्रेषित की गई और सीओपीटी ने अपनी वेबसाइट में 15 दिन में संबंधित पणधारियों/उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों के लिए टीएएमपी के साथ-साथ पत्तन का ई-मेल एड्रेस देते हुए अपने पूरे प्रस्ताव (वार्षिक लेखों को छोड़कर) के आमंत्रण की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया। सीओपीटी ने 11 जनवरी 2019 के अपने ई-मेल द्वारा पुष्टि की कि टीएएमपी के विचारार्थ अग्रेषित प्रस्ताव को सीओपीटी की वेबसाइट पर डाला गया था और पत्तन ने भी टीएएमपी द्वारा प्रदान की गई सूची के अनुसार संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों और कुछ अतिरिक्त उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संघों को भी सूचित किया।

7. सीओपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में विषयक प्रस्ताव पर संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों से समय-समय पर प्राप्त टिप्पणियों अग्रेषित की। कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए) और कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने अपनी टिप्पणियां सीधे ही सीओपीटी को प्रस्तुत की। सीओपीटी ने दिनांक 19 फरवरी 2019 और 05 अप्रैल 2019 के अपने पत्रों द्वारा उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना मत प्रस्तुत किया।

8. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर सीओपीटी ने दिनांक 4 जून 2019 के हमारे पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। एक अनुस्मारक के पश्चात् सीओपीटी ने दिनांक 20 जून, 2019 के अपने पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना उत्तर प्रस्तुत किया। हमारे द्वारा वांछित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर के सार को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1.	सामान्य:	
	पत्तन से मंडल के अनुमोदन की प्रति शीघ्रताशीघ्र प्रस्तुत करने का अनुरोध है।	मंडल के संकल्प की प्रति अनुलग्नक-क के रूप में प्रस्तुत है।
2.	आवश्यक वार्षिक राजस्व (प्रपत्र संख्या 1)	
(i).	प्रपत्र 1 के अनुसार, सूचीबद्ध आवश्यक वार्षिक राजस्व (एआरआर) 405.16 करोड़ रुपए है, प्रस्तावित प्रशुल्क से प्राप्त कुल राजस्व 471.35 करोड़ रुपए जो सूचीबद्ध एआरआर से अधिक है। जहाज संबंधी प्रभारों में कंटेनर जहाज को 73.81 करोड़ रुपए की रियायत के समायोजन के पश्चात् सीओपीटी ने प्रस्तावित दरमान में 397.53 करोड़ रुपए का अनुमानित राजस्व दर्शाया है। जबकि सूचीबद्ध एआरआर केवल 405.16 करोड़ रुपए है, इस प्राधिकरण को 471.35 करोड़ रुपए का राजस्व जो सूचीबद्ध एआरआर से अधिक है उस राजस्व की प्राप्ति के दरमान को अनुमोदन प्रदान करने का अधिकार नहीं है। प्रशुल्क में रियायत देना पत्तन के विवेक पर है और इस रियायत को प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमान की गणना में नहीं दर्शाया जा सकता है। इसलिए, सीओपीटी 405.16 करोड़ रुपए के सूचीबद्ध एआरआर की प्राप्ति के लिए प्रपत्र-3 और प्रारूप दरमान नहीं होने पर यह प्राधिकरण प्रस्तावित वृद्धि को प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमान में लाने के लिए 405.16 करोड़ रुपए के सूचीबद्ध एआरआर के बराबर लाने के लिए कम करने पर बाध्य होगा।	सीओपीटी के वार्षिक लेखों के सदृश्य प्रशासनिक रिपोर्ट में विनियम दर (31.12.2018 तक), उपदान निधि के 1/3 वेतन मजदूरी बकाया इत्यादि जैसे आनेवाले पूर्ववर्ती पैराग्राफों में सभी सुझावों पर विचार करने के पश्चात् प्रपत्र-1 और प्रपत्र-3 पुनः बनाए गए हैं। कृपया नोट कर लें कि 416.27 करोड़ रुपए के एआरआर के विपरीत वर्ष 2017-18 में वास्तविक अर्जित राजस्व 323.39 करोड़ रुपए है और 401.68 करोड़ रुपए का राजस्व अनुमान है जो दर्शाता है कि एआरआर और अनुमान में 14.60 करोड़ रुपए एवं एआरआर तथा वर्ष 2017-18 के वास्तविक अर्जित राजस्व में 92.88 करोड़ रुपए का अंतर है। इसलिए, कार्गो संबंधित प्रभारों में 10% तक वीआरसी में 25% तक विविध प्रभारों में 2% से 100% तक की वृद्धि का प्रस्ताव दीर्घकाल में 2600 करोड़ रुपए की पेंशन निधि में कमी को पूरा करने के लिए उचित है।
(ii).	क्रम संख्या 2 (iii): एक बारगी व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह राशि के भुगतान का बकाया इत्यादि का 2/3	
	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 के अनुसार मजदूरी में संशोधन इत्यादि के परिणामस्वरूप मजदूरी के बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया अनुग्रह राशि के भुगतान के बकाया जैसे एक बारगी व्ययों का केवल 1/3 का ही एआरआर के परिकलन में विचार करना होता है	अब राशि सही है और प्रशासनिक रिपोर्ट के सदृश्य है। व्यवसायरत सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् सत्यापित प्रपत्र 1 से 4 प्रस्तुत है।

	जिसका आशय है 2/3 अलग कर देना। तथापि, क्रमशः वर्ष 2016-17 और 2017-18 के अधिकारियों को देय अलग किया गया 3.40 करोड़ रुपए का 2/3 अर्थात् 2.27 करोड़ रुपए और 27.18 करोड़ रुपए का 2/3 अर्थात् 18.12 करोड़ रुपए वेतन बकाया प्रशासनिक रिपोर्ट में वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए शून्य एवं वर्ष 2017-18 के लिए 13.59 करोड़ रुपए के सदृश नहीं है। सीओपीटी एआरआर परिकलन में प्रपत्र-1 में आवश्यक सुधार करे ताकि वह प्रशुल्क नीति 2018 के अनुरूप हो। यहां तक कि प्रपत्र-1 के नोट में पत्तन को लेखा परीक्षित लेखों में बताई गई राशि और लागत विवरण में विचार की गई राशि की समाधेय प्रक्रिया बारे में बताएं। सीओपीटी ने अपेक्षित समाधेय प्रक्रिया के बारे में सीओपीटी व्यवसायरत सनदी लेखाकार/लागत और लेखाकार प्रबंधन द्वारा विधिवत् सत्यापित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) प्रस्तुत करें।																				
(iii)	क्रम संख्या 2 (iv): पेंशन निधि, उपदान निधि और अवकाश नकदीकरण निधि जैसी अधिवर्षिता निधियों में अंशदान का 2/3:																				
	<p>प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 के अनुसार अधिवर्षिता निधियों (पेंशन निधि, उपदान निधि और अवकाश नकदीकरण निधि में अंशदान के 1/3 का एआरआर परिकलन में विचार किया जाए जिसका आशय है कि 2/3 अलग किया जाए। ऊपर स्थिति के विपरीत, सीओपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए केवल पेंशन निधि में अंशदान के क्रमशः 140.80 करोड़ रु. 169.06 करोड़ रु. और 153.50 करोड़ रु. का 2/3 अलग किया। तथापि सीओपीटी के वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में भी उपदान न्यास निधि में अंशदान बताया गया है जो अधिवर्षिता निधि का भाग है और नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th>मदें</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>उपदान निधि</td><td>2232.80</td><td>1469.97</td><td>1571.00</td></tr></table> <p>तथापि, पत्तन ने एआरआर परिकलन में ऊपर मद का 2/3 अलग नहीं किया है। इसलिए, सीओपीटी से एआरआर परिकलन में प्रपत्र-1 में आवश्यक संशोधन करने का अनुरोध है ताकि वह प्रशुल्क नीति 2018 के अनुरूप हो। यहां तक कि प्रपत्र-1 के नोट में पत्तन को लेखापरीक्षित लेखों में बताई गई राशि और लागत विवरण में विचार की गई राशि की समाधेय प्रक्रिया के बारे में बताएं। सीओपीटी ने अपेक्षित समाधेय प्रक्रिया के बारे में नहीं बताया है। कृपया यह प्रक्रिया बताएं। सीओपीटी व्यवसायरत सनदी लेखाकार/लागत और लेखाकार प्रबंधन द्वारा विधिवत् सत्यापित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) प्रस्तुत करें।</p>	मदें	2015-16	2016-17	2017-18	उपदान निधि	2232.80	1469.97	1571.00	उपदान निधि में अंशदान में सुधार करके एआरआर अनुमानों में दर्शाई गई कुल राशि का 1/3 कर दिया गया है।											
मदें	2015-16	2016-17	2017-18																		
उपदान निधि	2232.80	1469.97	1571.00																		
3.	राजस्व अनुमान (प्रपत्र-3):																				
(i).	<p>सीओपीटी ने बताया है कि राजस्व अनुमानों के लिए वर्ष 2017-18 के वास्तविक पर आधारित व्यापार के आंकड़ों पर विचार किया गया। इस संबंध में सीओपीटी से निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध है।</p> <p>सीओपीटी ने वर्ष 2017-18 की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट प्रस्तुत की है। प्रपत्र-3 में पत्तन को देय, संचालन और गोदी किराया प्रभागों से राजस्व अनुमान हेतु विचार किए गए कुल जीआरटी जहाज नीचे दर्शाए गए हैं:</p> <table><tr><th rowspan="2">जहाज का प्रकार</th><th colspan="3">राजस्व अनुमान में विचार किए गए जीआरटी</th></tr><tr><th>पत्तन को देय</th><th>संचालन</th><th>गोदी किराया प्रभाग</th></tr><tr><td>विदेशी जहाज</td><td>2,85,47,39</td><td>3,07,82,934</td><td>2,08,41,675</td></tr><tr><td>तटीय जहाज</td><td>1,13,02,873</td><td>1,29,64,456</td><td>1,21,64,664</td></tr><tr><td>कुल</td><td>3,98,50,270</td><td>4,37,47,390</td><td>3,30,06,339</td></tr></table> <p>ऊपर तालिका में देखा जा सकता है कि विभिन्न वीआरसी अनुमान के लिए विचार किए गए जीआरटी में मेल नहीं है। इसके अतिरिक्त,</p>	जहाज का प्रकार	राजस्व अनुमान में विचार किए गए जीआरटी			पत्तन को देय	संचालन	गोदी किराया प्रभाग	विदेशी जहाज	2,85,47,39	3,07,82,934	2,08,41,675	तटीय जहाज	1,13,02,873	1,29,64,456	1,21,64,664	कुल	3,98,50,270	4,37,47,390	3,30,06,339	पत्तन को देय, संचालन और गोदी किराया: जीआरटी प्रशासनिक रिपोर्ट के सदृश है और प्रपत्र-3, अनुलग्नक ख तालिका क, ख और ग में तदनुसार सुधार कर दिया गया है।
जहाज का प्रकार	राजस्व अनुमान में विचार किए गए जीआरटी																				
	पत्तन को देय	संचालन	गोदी किराया प्रभाग																		
विदेशी जहाज	2,85,47,39	3,07,82,934	2,08,41,675																		
तटीय जहाज	1,13,02,873	1,29,64,456	1,21,64,664																		
कुल	3,98,50,270	4,37,47,390	3,30,06,339																		

	<p>पत्तन द्वारा विचार किए गए जीआरटी वर्ष 2017-18 की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट में बताए गए जीआरटी 4,30,63,756 (प्रशासनिक रिपोर्ट की पृष्ठ संख्या 100) के जहाजों की जीआरटी से मेल नहीं करती है।</p> <p>इसलिए, सीओपीटी ऊपर बेमेल के कारण बताए और वर्ष 2017-18 की प्रशासनिक रिपोर्ट में बताई गई जहाजों की जीआरटी से राजस्व अनुमान में विचार किए गए जीआरटी का मेल बनाएं।</p>																											
(ii).	<p>प्रपत्र-3 के अनुलग्नक-क के अनुसार, कार्गो संबंधित सेवाओं से राजस्व अनुमान के लिए विचार किया गया कुल कार्गो व्यापार (टन में) 2,82,31,611 है जो बताए गए (प्रशासनिक रिपोर्ट की पृष्ठ संख्या 64 और 65) 2,91,38,258 की वास्तविक कार्गो संख्या से मेल नहीं करता है।</p> <p>सीओपीटी राजस्व अनुमान में विचार की गई कार्गो संख्या का वर्ष 2017-18 की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट में बताए गए आंकड़ों से मेल करे।</p>	<p>कार्गो की संख्या का मेल नहीं करना:</p> <p>सीओपीटी द्वारा राजस्व अनुमान के लिए विचार किए गए कार्गो की मात्रा 28.23 एमएमटी है। प्रशासनिक रिपोर्ट में दर्शाए अनुसार आंकड़ों में सुधार कर दिया गया है।</p>																										
(iii)	<p>प्रस्तावित दरमान (प्रपत्र-3) में राजस्व अनुमान में देखा गया है कि पत्तन ने दरमान में प्रस्तावित निम्नलिखित मदों के संबंध में राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं दर्शाया है।</p>																											
	<p>(क). पत्तन ने जिन प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों का राजस्व प्रभाव नहीं दर्शाया है उनका प्रपत्र-3 में निम्नानुसार शून्य अनुमानित राजस्व है:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>प्रस्तावित दरमान में संबंधित अनुसूची</th></tr><tr><td>पायलट लांच का किराया</td><td>2.2.7</td></tr><tr><td>जहाजों को ताजे जल की आपूर्ति करने वाले टैंकर ट्रकों का प्रवेश शुल्क</td><td>3.1. क्रम संख्या 17 (ii)</td></tr><tr><td>पत्तन उपस्करों का किराया प्रभार: ऑयल स्किमर के प्रभार- एम.वी. वेनाड</td><td>अनुसूची 4.3</td></tr><tr><td>सीएफएस में सीमाशुल्क दस्तावेजों का प्रिंट</td><td>6.4.2</td></tr></table> <p>(i). पत्तन प्रस्तावित दरों की प्रक्रिया बताएं।</p> <p>(ii). पत्तन प्रपत्र-3 में सभी नई प्रशुल्क मदों के संभावित राजस्व अनुमान पर विचार कर सकता है और सुनिश्चित करे कि कुल राजस्व अनुमान अनुमानित एआरआर में हो।</p>	विवरण	प्रस्तावित दरमान में संबंधित अनुसूची	पायलट लांच का किराया	2.2.7	जहाजों को ताजे जल की आपूर्ति करने वाले टैंकर ट्रकों का प्रवेश शुल्क	3.1. क्रम संख्या 17 (ii)	पत्तन उपस्करों का किराया प्रभार: ऑयल स्किमर के प्रभार- एम.वी. वेनाड	अनुसूची 4.3	सीएफएस में सीमाशुल्क दस्तावेजों का प्रिंट	6.4.2	<p>नई प्रशुल्क मदों के संबंध में राजस्व अनुमान:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>मद</th><th>टिप्पणियां</th><th>दर के प्रस्ताव और राजस्व अनुमान में मद पर विचार करने का आधार</th></tr><tr><td>1</td><td>पायलट लांच का किराया</td><td>राजस्व पर प्रभाव दर्शाया गया है। कृपया प्रपत्र-3 में क्र.सं. 16 एवं 17 देखें</td><td>दर का निर्धारण लागत के 16% प्रतिफल फॉर्मूला से किया गया है और 01.06.2017 से तदर्थ आधारपर लागू की गई। मंडल ने दर को अनुमोदन प्रदान कर दिया और कोचीन लंगरगाह पर जहाज से एक मछली पकड़ने वाली नौका के टकराने से उत्पन्न अप्रत्याशित घटना के कारण से प्रवर्तित की गई। कार्यसूची दरों को अनुमोदन प्रदान करने वाला संकल्प अनुलग्नक-ख के रूप में प्रस्तुत है। यह प्रस्ताव अंजाने में प्रेषित नहीं किया जा सका। अब यह दरमान में शामिल है।</td></tr><tr><td>2</td><td>जहाजों को ताजे जल की आपूर्ति करने वाले टैंकर ट्रकों से प्रवेश शुल्क</td><td>इस मद को वर्ष 2013 तक पहले सीओपीटी की दरमान में शामिल किया गया था और 200/- रु. प्रति ट्रक प्रवेश शुल्क लिया जाता था। वर्ष 2013 में संशोधन के दौरान इस मद बताते हुए हटा दिया गया कि अभिकरणों द्वारा जहाजों को आपूर्ति किए जाने वाले जल की गुणवत्ता सुनिश्चित करना कठिन होगा। तथापि, इसे दरमान में शामिल करने का पुनः प्रस्ताव किया गया। अब 300/-रु. प्रति ट्रक दर का प्रस्ताव है।</td><td>इस आय का घाट में प्रवेश जारी करने के लिए प्रभारों के साथ गणना की गई। अब, इसे अलग कर दिया गया है और अनुलग्नक-क में अनुमान किया गया है। प्रपत्र-3 में कार्गो संबंधित प्रभारों का राजस्व अनुमान</td></tr><tr><td>3</td><td>ऑयल स्किमर- एमवी वेनाड से किराया प्रभार</td><td>यह नई प्रशुल्क मद नहीं है। यह सीओपीटी के दर का भाग रही है और इसमें 10% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है।</td><td>उपस्कर को पिछले दो वर्ष से किराए पर नहीं दिया गया है। इसलिए राजस्व का अनुमान नहीं किया गया है।</td></tr></table>	क्र.सं.	मद	टिप्पणियां	दर के प्रस्ताव और राजस्व अनुमान में मद पर विचार करने का आधार	1	पायलट लांच का किराया	राजस्व पर प्रभाव दर्शाया गया है। कृपया प्रपत्र-3 में क्र.सं. 16 एवं 17 देखें	दर का निर्धारण लागत के 16% प्रतिफल फॉर्मूला से किया गया है और 01.06.2017 से तदर्थ आधारपर लागू की गई। मंडल ने दर को अनुमोदन प्रदान कर दिया और कोचीन लंगरगाह पर जहाज से एक मछली पकड़ने वाली नौका के टकराने से उत्पन्न अप्रत्याशित घटना के कारण से प्रवर्तित की गई। कार्यसूची दरों को अनुमोदन प्रदान करने वाला संकल्प अनुलग्नक-ख के रूप में प्रस्तुत है। यह प्रस्ताव अंजाने में प्रेषित नहीं किया जा सका। अब यह दरमान में शामिल है।	2	जहाजों को ताजे जल की आपूर्ति करने वाले टैंकर ट्रकों से प्रवेश शुल्क	इस मद को वर्ष 2013 तक पहले सीओपीटी की दरमान में शामिल किया गया था और 200/- रु. प्रति ट्रक प्रवेश शुल्क लिया जाता था। वर्ष 2013 में संशोधन के दौरान इस मद बताते हुए हटा दिया गया कि अभिकरणों द्वारा जहाजों को आपूर्ति किए जाने वाले जल की गुणवत्ता सुनिश्चित करना कठिन होगा। तथापि, इसे दरमान में शामिल करने का पुनः प्रस्ताव किया गया। अब 300/-रु. प्रति ट्रक दर का प्रस्ताव है।	इस आय का घाट में प्रवेश जारी करने के लिए प्रभारों के साथ गणना की गई। अब, इसे अलग कर दिया गया है और अनुलग्नक-क में अनुमान किया गया है। प्रपत्र-3 में कार्गो संबंधित प्रभारों का राजस्व अनुमान	3	ऑयल स्किमर- एमवी वेनाड से किराया प्रभार	यह नई प्रशुल्क मद नहीं है। यह सीओपीटी के दर का भाग रही है और इसमें 10% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है।	उपस्कर को पिछले दो वर्ष से किराए पर नहीं दिया गया है। इसलिए राजस्व का अनुमान नहीं किया गया है।
विवरण	प्रस्तावित दरमान में संबंधित अनुसूची																											
पायलट लांच का किराया	2.2.7																											
जहाजों को ताजे जल की आपूर्ति करने वाले टैंकर ट्रकों का प्रवेश शुल्क	3.1. क्रम संख्या 17 (ii)																											
पत्तन उपस्करों का किराया प्रभार: ऑयल स्किमर के प्रभार- एम.वी. वेनाड	अनुसूची 4.3																											
सीएफएस में सीमाशुल्क दस्तावेजों का प्रिंट	6.4.2																											
क्र.सं.	मद	टिप्पणियां	दर के प्रस्ताव और राजस्व अनुमान में मद पर विचार करने का आधार																									
1	पायलट लांच का किराया	राजस्व पर प्रभाव दर्शाया गया है। कृपया प्रपत्र-3 में क्र.सं. 16 एवं 17 देखें	दर का निर्धारण लागत के 16% प्रतिफल फॉर्मूला से किया गया है और 01.06.2017 से तदर्थ आधारपर लागू की गई। मंडल ने दर को अनुमोदन प्रदान कर दिया और कोचीन लंगरगाह पर जहाज से एक मछली पकड़ने वाली नौका के टकराने से उत्पन्न अप्रत्याशित घटना के कारण से प्रवर्तित की गई। कार्यसूची दरों को अनुमोदन प्रदान करने वाला संकल्प अनुलग्नक-ख के रूप में प्रस्तुत है। यह प्रस्ताव अंजाने में प्रेषित नहीं किया जा सका। अब यह दरमान में शामिल है।																									
2	जहाजों को ताजे जल की आपूर्ति करने वाले टैंकर ट्रकों से प्रवेश शुल्क	इस मद को वर्ष 2013 तक पहले सीओपीटी की दरमान में शामिल किया गया था और 200/- रु. प्रति ट्रक प्रवेश शुल्क लिया जाता था। वर्ष 2013 में संशोधन के दौरान इस मद बताते हुए हटा दिया गया कि अभिकरणों द्वारा जहाजों को आपूर्ति किए जाने वाले जल की गुणवत्ता सुनिश्चित करना कठिन होगा। तथापि, इसे दरमान में शामिल करने का पुनः प्रस्ताव किया गया। अब 300/-रु. प्रति ट्रक दर का प्रस्ताव है।	इस आय का घाट में प्रवेश जारी करने के लिए प्रभारों के साथ गणना की गई। अब, इसे अलग कर दिया गया है और अनुलग्नक-क में अनुमान किया गया है। प्रपत्र-3 में कार्गो संबंधित प्रभारों का राजस्व अनुमान																									
3	ऑयल स्किमर- एमवी वेनाड से किराया प्रभार	यह नई प्रशुल्क मद नहीं है। यह सीओपीटी के दर का भाग रही है और इसमें 10% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है।	उपस्कर को पिछले दो वर्ष से किराए पर नहीं दिया गया है। इसलिए राजस्व का अनुमान नहीं किया गया है।																									

		4	सीएफएस में सीमा- शुल्क दस्तावेजों का प्रिंट	ये प्रभार सीएफएस पत्तन में सीमाशुल्क दस्तावेजों की प्रिंटिंग में उपगत व्ययों की प्रतिपूर्ति के रूप में लिए जा रहे हैं।	राजस्व अनुमान के समय यह मद अंजाने में छूट गई थी। अब यह अनुलननक-क प्रपत्र 3 में कार्गो संबंधी प्रभारों का राजस्व अनुमान में शामिल है।
	(ख) मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मदे और इनकों संशोधित प्रशुल्क के साथ प्रस्तावित दरमान में भी शामिल किया गया परंतु पत्तन ने प्रपत्र-3 में कोई राजस्व अनुमान नहीं लगाया है। यह निम्न है।	कुछ मौजूदा मदों के संबंध में राजस्व अनुमान:			
	(i). अनुसूची 2.2.5.1 और 2.2.6 – नौका के संचालन शुल्क और स्थानांतरण शुल्क	(i). अनुसूची 2.2.5.1 और 2.2.6-नौका के संचालन शुल्क और स्थानांतरण शुल्क-वे नौकाएं जो अंतर्देशीय जहाज अधिनियम की धारा-17 के अंतर्गत पंजीकृत हैं उस मामले में पत्तन कोई पायलट तैनात नहीं कर रहा है क्योंकि वे अपेक्षित नहीं हैं। तदनुसार संचालन शुल्क और स्थानांतरण शुल्क भी नहीं लिए जा रहे हैं।			
	(ii). अनुसूची 3.1.6(iii) और 3.1.21(i) – यूरिया और लकड़ी के लट्ठों से घाटशुल्क (व्यापार-शून्य)।	(ii). अनुसूची 3.1.6(iii) और 3.1.21(i) – यूरिया और लकड़ी के लट्ठों से घाटशुल्क (व्यापार-शून्य)। पत्तन ने पिछले तीन वर्ष से यूरिया का और पिछले दो वर्ष से लकड़ी के लट्ठों का प्रहस्तन नहीं किया है। इसलिए इन मदों को राजस्व अनुमान में शामिल नहीं किया गया है।			
	(iii). अनुसूची 3.1.13(i) – यद्यपि कारों से व्यापार 516 दर्शाया गया है परंतु राजस्व अनुमान शून्य दर्शाया गया है।	(iii). अनुसूची 3.1.13(i)-अनुसूची 3.1.13(i) – पत्तन ने वर्ष 2017-18 के दौरान आरओआरओ परिचालनों द्वारा 516 कारों का प्रहस्तन किया। तथापि वर्ष 2018 से इस तिथि तक आरओआरओ परिचालन नहीं हुआ है। इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क में राजस्व अनुमान नहीं किया गया है।			
	(iv). अनुसूची 3.2.3 – निर्धारित पारगमन क्षेत्र में अनुज्ञप्ति आधार पर कार्गो भंडारण प्रभार	(iv). अनुसूची 3.2.3 – निर्धारित पारगमन क्षेत्र में अनुज्ञप्ति आधार पर कार्गो भंडारण प्रभार- को इस अनुसूची से हटा दिया गया है और अध्याय VIII (संपदा किराया जिस पर महापत्तन भूमि प्रबंधन नीति दिशानिर्देश लागू होते हैं) में रखा गया है। इसलिए इस प्रस्तावित दरमान संशोधन से बाहर रखा गया है।			
	(v). अनुसूची 3.2.4 – समाप्त चीनी और दालों (आयात) के संबंध में विलंब/भंडारण शुल्क	(v). अनुसूची 3.2.4 – समाप्त चीनी और दालों (आयात) के संबंध में विलंब/भंडारण शुल्क – पत्तन ने अभी तक ऐसी जिन्स का प्रहस्तन नहीं किया है। इसलिए इस पर अनुमान में विचार नहीं किया गया।			
	(vi). अनुसूची 3.2.5 – अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों के लिए आरोहण/अवरोहण प्रभार	(vi). अनुसूची 3.2.5 – अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों के लिए आरोहण/अवरोहण प्रभार – चूंकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा (पत्र संख्या एसडब्ल्यू-150 11टी2टी2016-एमजी दिनांक 3 नवंबर 2017, 3 वर्ष तक मान्य) कूज जहाजों पर संघटक दरें लागू करने के संबंध निर्देश दिए गए हैं, इसलिए पत्तन आरोहण/अवरोहण प्रभार अलग-अलग नहीं ले रहा है। पोत परिवहन मंत्रालय के आदेश में स्पष्ट कहा गया है कि पत्तन को, पत्तन को देय, संचालन, यात्री शुल्क इत्यादि जैसे अतिरिक्त शुल्क लेने का अधिकार नहीं है। इसलिए इसे राजस्व अनुमान से हटा दिया गया है।			
	(vii). अनुसूची 4.2 मांग रद्दकरण प्रभार	(vii). अनुसूची 4.2 मांग रद्दकरण प्रभार – पत्तन ने पिछले दो वर्षों में ऐसी कोई सेवा नहीं दी है। इसलिए राजस्व अनुमान पर विचार नहीं किया गया है।			
	(viii). अनुसूची 4.4 पत्तन का फेंडर पोंटूर उपयोग प्रभार	(viii). अनुसूची 4.4 पत्तन का फेंडर पोंटूर उपयोग प्रभार – पत्तन ने पिछले दो वर्ष में ऐसी कोई सेवा नहीं दी है। इसलिए राजस्व अनुमान पर विचार नहीं किया गया है।			
	(ix). अनुसूची 5.1 कंटेनरों से घाट शुल्क	(ix). अनुसूची 5.1- कंटेनरों से घाटशुल्क आईजीटीपीएल और सीओपीटी के मध्य के अनुज्ञप्ति करार के खंड 7.2 (घ) को नीचे पुनः दोहराया जाता है: ‘अनुज्ञप्तिदाता तब तक कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु न तो स्वयं न ही किसी अन्य व्यक्ति के माध्यम से कोचीन पत्तन की सीमा में किसी भी मौजूदा/अतिरिक्त सुविधा का परिचालन/प्रारंभ नहीं करेगा। जब तक कि लगातार 3 वर्ष की अवधि में आईसीटीटी में प्रहस्तन औसत वार्षिक उत्पाद दो मिलियन पांच सौ (2,500,000) टीईयू न हो जाए। वशर्ते इसमें उल्लिखित कुछ भी अनुज्ञप्तिदाता को रक्षा कार्गो जहाजों के प्रहस्तन से प्रतिबाधित नहीं करे इसके अतिरिक्त वशर्ते कि अनुज्ञप्तिदाता, अनुज्ञप्तिधारी और अनुज्ञप्तिदाता के मध्य परस्पर सहमत शर्तों के अंतर्गत तटीय जहाजों का प्रहस्तन कर स कता है।’ कंटेनरों पर घाटशुल्क दर			

		होना अनिवार्य है। चूंकि पत्तन ने वास्तव में किसी कंटेनर जहाज का प्रहस्तन नहीं किया है इसलिए राजस्व अनुमान शून्य है।						
(x).	अनुसूची 6.11 – खाली एफसीएल कंटेनर से भंडारण प्रभार	(x). अनुसूची 6.11 – खाली एफसीएल कंटेनर से भंडारण प्रभार – पत्तन परिसरों में ऐसे कोई कंटेनर नहीं है। इसलिए राजस्व अनुमान के लिए विचार नहीं किया गया है।						
(xi).	अनुसूची 7.3. – पत्तन द्वारा सामान हटाने का प्रभार	(xi). अनुसूची 7.3. – पत्तन द्वारा सामान हटाने का प्रभार – (आयातक/निर्यातक के सामान हटाने में विफल रहने की स्थिति में)-वर्तमान में घाट में ऐसा कोई सामान नहीं पड़ा है जिस पर ये दरें लागू हों। इसलिए राजस्व अनुमान के लिए विचार नहीं किया गया है।						
(xii).	अनुसूची 7.4 से 7.11 विभिन्न विविध प्रभार	(xii). अनुसूची 7.4 से 7.11 विभिन्न विविध प्रभार – प्रपत्र 3क, ख और ग में राजस्व अनुमान में सभी परिवर्तन/ बदलाव कर लिए गए हैं।						
	पत्तन पुष्टि करे कि पत्तन ने वर्ष 2017-18 में उपरोक्त मदों का कोई व्यापार नहीं किया/सेवा नहीं दी है और वर्ष 2017-18 के दौरान कोई राजस्व अर्जित नहीं किया है। यदि सीओपीटी ने वर्ष 2017-18 के दौरान कोई व्यापार नहीं किया है तो पत्तन ऊपर मदों के राजस्व अनुमान के आधार के रूप में वर्ष 2015-16 और/ अथवा वर्ष 2016-17 के व्यापार पर विचार कर सकता है।	पत्तन ने ऊपर की प्रत्येक प्रशुल्क मद पर अपना उत्तर दिया।						
	(ग). प्रस्तावित दरमान (प्रपत्र-3) के राजस्व अनुमान में देखा गया है कि पत्तन ने कूज जहाज के संबंध में राजस्व अनुमान दर्शाया नहीं है और दरमान में प्रस्तावित कूज जहाज के संघटक प्रभार को बाहर कर दिया। पत्तन कूज जहाज के संबंध में कोई राजस्व प्रभार नहीं दर्शाने/दरमान में प्रस्तावित कूज जहाज के संघटक प्रभार को बाहर करने का कारण और आधार बताए। पत्तन प्रपत्र-3 में इस उक्त मद के संभावित राजस्व अनुमान पर विचार करें और सुनिश्चित करे कि कुल राजस्व अनुमान अनुमानित एआरआर में हो	कूज जहाजों के संबंध में राजस्व अनुमान: चूंकि कूज जहाज की संघटक दर लागू करने के संबंध में पोत परिवर्तन मंत्रालय द्वारा (पत्र संख्या एसडब्ल्यू-15011टी2टी2016-एमजी दिनांक 3 नवंबर 2017, 3 वर्ष के लिए मान्य) निर्देश दिए हैं इसलिए 0.35 डॉलर प्रति जीआरटी की संघटक दर ली जा रही है जो दरमान में शामिल नहीं है। तथापि राजस्व अनुमान में कूज जहाज से अर्जित राजस्व शामिल करने के लिए संशोधन किया गया है क्योंकि यह पत्तन से संबंधित कार्य है।						
(iv)	जहाज संबंधी प्रभारों जैसे पत्तन को देय, संचालन और गोदी किराया प्रभार एवं विविध प्रभारों से आय अनुमान के समर्थन में प्रपत्र-3 के साथ संलग्न अनुलग्नकों के समर्थन में कार्यप्रणाली दिशानिर्देशों के खंड – 2.9 में यथा अपेक्षित राजस्व अनुमान के परिकलन की विस्तृत प्रक्रिया नहीं बताई गई है। कृपया प्रस्तावित एआरआर की गणना में विचार की गई दरों का उल्लेख करते हुए प्रक्रिया बताएं। कृपया आसानी से समझने के लिए लिंकेज के साथ एक्सेल प्रक्रिया बताएं।	विस्तृत प्रक्रिया की सॉफ्ट कॉपी ई-मेल द्वारा आईडी tariff@tariffauthority.gov.in पर प्रेषित की जा रही है।						
(v).	सीओपीटी द्वारा जहाज से संबंधित प्रभारों की राजस्व गणना में विचार की गई विनियम दर 1 अमेरिकी डॉलर = 64.47 रुपए के स्थान पर वर्तमान विनियम दर 1 अमेरिकी डॉलर = 69.84 रुपए है। सीओपीटी मौजूदा विनियम दर के आधार पर जहाज से संबंधित राजस्व अनुमान में संशोधन करे।	विनियम दर में संशोधन कर दिया गया है- 31 दिसंबर 2018 अर्थात् प्रस्ताव प्रस्तुत करने की तिथि को 1 अमेरिकी डॉलर= 69.79 रुपए माना गया है।						
(vi).	<u>अध्याय-IV – पत्तन उपस्कर के किराया प्रभार:</u> <u>अनुसूची 4.6 – रीच स्टैकर के किराया प्रभार और अनुसूची 4.7 – स्काईलिफ्ट के किराया प्रभार:</u>							
	रीच स्टैकर और स्काईलिफ्ट के किराया प्रभारों के परिकलन की गणना दर्शाने वाली प्रक्रिया में देखा गया कि प्रति घंटा निवेश प्रतिफल दर का परिकलन करते समय कुल लागत के 16% पर विचार किया गया है इसमें केवल परिचालन लागत शामिल है न कि वास्तविक उपस्कर लागत/उपस्कर से अपेक्षित कुल राजस्व परिचालन लागत के 100% के साथ पूंजीगत लागत का 16% निवेश प्रतिफल होना चाहिए। इसलिए सीओपीटी आवश्यक सुधार करे ताकि यह प्रशुल्क नीति 2018 के अनुरूप हो।	प्राधिकरण के निर्देशानुसार, निदेश प्रतिफल, पूंजीगत लागत की 16% दर मानी गई है। इसलिए दरें निम्नानुसार पुनः निर्धारित की गई हैं: 4.6. रीच स्टैकर के किराया प्रभार <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>ईकाई</th><th>रुपए</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सामान्य कंटेनर प्रहस्तन के अलावा</td><td>प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td><td>4000.00</td></tr> </tbody> </table> 4.7 स्काईलिफ्ट के किराया प्रभार- 1275/-रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग जो न्यूनतम 2550/- रुपए की शर्त के अधीन है। प्रक्रिया नीचे अनुलग्नक-ग के रूप में प्रस्तुत है:	विवरण	ईकाई	रुपए	सामान्य कंटेनर प्रहस्तन के अलावा	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	4000.00
विवरण	ईकाई	रुपए						
सामान्य कंटेनर प्रहस्तन के अलावा	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	4000.00						

		रीच स्टेकर लागत पत्र (वास्तविक)																																																			
		क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	राशि (सकल मूल्य)	1	आर.एंड.एम/ईंधन/बीमा	वास्तविक	7,05,603	2	मूल्यह्रास	परिसंपत्ति पंजिका के अनुसार	26,28,398	3	कर्मचारी लागत	2 कर्मचारी- एक चालक और एक ग्रीजर	20,66,520	4	अन्य ऊपरी खर्च (प्रत्येक लागत का 25%)		13,50,130	5	कुल 1 से 4		67,50,652	6	पूंजीगत लागत का 16% की दर से निवेश प्रतिफल		37,47,350	7	कुल		1,04,98,002		प्रभावी घंटे	24 घंटे X 365 दिन X 30%	2,628		दर प्रति घंटा		3,995		पूर्णक		4,000								
		क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	राशि (सकल मूल्य)																																																
		1	आर.एंड.एम/ईंधन/बीमा	वास्तविक	7,05,603																																																
		2	मूल्यह्रास	परिसंपत्ति पंजिका के अनुसार	26,28,398																																																
		3	कर्मचारी लागत	2 कर्मचारी- एक चालक और एक ग्रीजर	20,66,520																																																
		4	अन्य ऊपरी खर्च (प्रत्येक लागत का 25%)		13,50,130																																																
		5	कुल 1 से 4		67,50,652																																																
		6	पूंजीगत लागत का 16% की दर से निवेश प्रतिफल		37,47,350																																																
		7	कुल		1,04,98,002																																																
			प्रभावी घंटे	24 घंटे X 365 दिन X 30%	2,628																																																
			दर प्रति घंटा		3,995																																																
			पूर्णक		4,000																																																
		स्काईलिफ्ट का लागत पत्र (वास्तविक)																																																			
		<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>वास्तविक</th><th>राशि (सकल मूल्य)</th></tr><tr><td>1</td><td>आर एंड एम</td><td>लागत केंद्र 40,805 के कुल व्यय का 60%</td><td>1,53,372</td></tr><tr><td>2</td><td>बीमा</td><td>वास्तविक</td><td>19,027</td></tr><tr><td>3</td><td>मूल्यह्रास</td><td>10 वर्ष के लिए - (32,99,325/10)</td><td>3,29,933</td></tr><tr><td>4</td><td>कर्मचारी लागत</td><td>2 कर्मचारी – एक चालक और एक लाइनमैन</td><td>17,52,844</td></tr><tr><td>5</td><td>अन्य ऊपरी खर्च (25% की दर से)</td><td></td><td>5,63,794</td></tr><tr><td>6</td><td>कुल 1 से 5</td><td></td><td>28,18,969</td></tr><tr><td>7</td><td>पूंजीगत लागत के 16% की दर से निवेश प्रतिकुल</td><td></td><td>5,27,892</td></tr><tr><td>8</td><td>कुल</td><td></td><td>33,46,861</td></tr><tr><td></td><td>प्रभावी घंटे</td><td>24 घंटेX 365 दिन X 30%</td><td>2,628</td></tr><tr><td></td><td>दर प्रति घंटा</td><td></td><td>1,274</td></tr><tr><td></td><td>पूर्णक</td><td>दर प्रति घंटा न्यूनतम 2 घंटे की शर्त के अधीन</td><td>1,275</td></tr></table>				क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	राशि (सकल मूल्य)	1	आर एंड एम	लागत केंद्र 40,805 के कुल व्यय का 60%	1,53,372	2	बीमा	वास्तविक	19,027	3	मूल्यह्रास	10 वर्ष के लिए - (32,99,325/10)	3,29,933	4	कर्मचारी लागत	2 कर्मचारी – एक चालक और एक लाइनमैन	17,52,844	5	अन्य ऊपरी खर्च (25% की दर से)		5,63,794	6	कुल 1 से 5		28,18,969	7	पूंजीगत लागत के 16% की दर से निवेश प्रतिकुल		5,27,892	8	कुल		33,46,861		प्रभावी घंटे	24 घंटेX 365 दिन X 30%	2,628		दर प्रति घंटा		1,274		पूर्णक	दर प्रति घंटा न्यूनतम 2 घंटे की शर्त के अधीन	1,275
		क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	राशि (सकल मूल्य)																																																
		1	आर एंड एम	लागत केंद्र 40,805 के कुल व्यय का 60%	1,53,372																																																
		2	बीमा	वास्तविक	19,027																																																
		3	मूल्यह्रास	10 वर्ष के लिए - (32,99,325/10)	3,29,933																																																
		4	कर्मचारी लागत	2 कर्मचारी – एक चालक और एक लाइनमैन	17,52,844																																																
		5	अन्य ऊपरी खर्च (25% की दर से)		5,63,794																																																
		6	कुल 1 से 5		28,18,969																																																
		7	पूंजीगत लागत के 16% की दर से निवेश प्रतिकुल		5,27,892																																																
		8	कुल		33,46,861																																																
			प्रभावी घंटे	24 घंटेX 365 दिन X 30%	2,628																																																
	दर प्रति घंटा		1,274																																																		
	पूर्णक	दर प्रति घंटा न्यूनतम 2 घंटे की शर्त के अधीन	1,275																																																		
टिप्पणी:																																																					
(i). कर्मचारी लागत उपस्कर परिचालन के लिए उपगत वास्तविक वेतन लागत के आधार पर ली गई है।																																																					
(ii). ऊपरी खर्च कुल प्रत्यक्ष लागत के 25% की दर से वसूल किए जाते है।																																																					
(iii). वर्तमान उपयोगिता केवल लगभग 30% है।																																																					
4.	दरमान:																																																				
(i).	सीओपीडी ने दिनांक 11 जनवरी 2019 के अपने आवरण पत्र में बताया है कि पत्तन ने दरमान में सभी मदों (शिप स्टोर जिसमें 20% की वृद्धि का प्रस्ताव है उसे छोड़कर) में जहाज संबंधी प्रभारों में 25% और कार्गो संबंधी प्रभारों में 10% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में यह बताया है कि पत्तन ने कुछ प्रशुल्क मदों अर्थात् विविध प्रभारों: पत्तन के अग्निशमन उपकरणों के उपयोग प्रभार में 50% और पत्तन परिसरों में फोटोग्राफी करने अथवा फिल्म की शूटिंग प्रभार में 100% का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी से अनुरोध है कि वह उपरोक्त प्रशुल्क मदों में वृद्धि का औचित्य बताएं।	विविध प्रभारों में वृद्धि का औचित्य:																																																			
	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>मद</th><th>प्रस्तावित वृद्धि</th><th>वृद्धि का औचित्य</th></tr><tr><td>1</td><td>पत्तन के अग्निशमन उपकरण</td><td>50%</td><td>पत्तन के अग्निशमन उपकरण की दर में वर्ष 2010 से 2016 तक कोई संशोधन नहीं हुआ है और उस समय यह दर 490/-रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग थी। वर्ष 2016 में दरमान में संशोधन के दौरान पत्तन ने इस मद को दरमान से हटाने का प्रस्ताव किया क्योंकि पत्तन इन उपकरणों को किराए पर देने की स्थिति में नहीं था। तथापि प्राधिकरण ने पत्तन की सुरक्षा को</td></tr></table>	क्र.सं.	मद	प्रस्तावित वृद्धि	वृद्धि का औचित्य	1	पत्तन के अग्निशमन उपकरण	50%	पत्तन के अग्निशमन उपकरण की दर में वर्ष 2010 से 2016 तक कोई संशोधन नहीं हुआ है और उस समय यह दर 490/-रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग थी। वर्ष 2016 में दरमान में संशोधन के दौरान पत्तन ने इस मद को दरमान से हटाने का प्रस्ताव किया क्योंकि पत्तन इन उपकरणों को किराए पर देने की स्थिति में नहीं था। तथापि प्राधिकरण ने पत्तन की सुरक्षा को																																												
क्र.सं.	मद	प्रस्तावित वृद्धि	वृद्धि का औचित्य																																																		
1	पत्तन के अग्निशमन उपकरण	50%	पत्तन के अग्निशमन उपकरण की दर में वर्ष 2010 से 2016 तक कोई संशोधन नहीं हुआ है और उस समय यह दर 490/-रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग थी। वर्ष 2016 में दरमान में संशोधन के दौरान पत्तन ने इस मद को दरमान से हटाने का प्रस्ताव किया क्योंकि पत्तन इन उपकरणों को किराए पर देने की स्थिति में नहीं था। तथापि प्राधिकरण ने पत्तन की सुरक्षा को																																																		

				ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क को बनाए रखने का निर्णय किया और 36% वृद्धि की अनुमति दी एवं 666.40/-रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग दर निर्धारित की। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि पिछले तीन वर्ष में ईंधन की लागत में 40% और मजदूरी में संशोधन के कारण से वेतन लागत में वृद्धि हुई है। ईंधन की लागत, रखरखाव लागत और अन्य परिचालन लागत में वृद्धि जो लगभग 50% है, में 50% वृद्धि का प्रस्ताव किया है।
	2	घाट में प्रवेश का परमिट	20%	पिछले दो दरमान संशोधनों के दौरान दरों में वृद्धि नहीं की गई अर्थात् जो दरें 2010 में निर्धारित की गई थी वे ही दरें ली जा रही थी। इसलिए 20% वृद्धि तार्किक मानी गई है।
	3	होर्डिंग उत्पादन	हटाने का प्रस्ताव	पत्तन का ई-नीलामी द्वारा होर्डिंग आबंटन का प्रस्ताव है इसलिए दरों को हटाने का प्रस्ताव है।
	4	पत्तन परिसर में फोटोग्राफ लेना और फिल्म की शूटिंग करना	50%-100%	पिछले दरमान में दरों में वृद्धि नहीं की गई। वर्तमान प्रस्ताव में स्थान के आधार पर द्वि विभाजन को शामिल करने का प्रस्ताव है। प्रमुख क्षेत्रों में 100% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है और अन्य क्षेत्रों में 50% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है। ये दरों बाजार के चलन और मांग को ध्यान में रखते हुए निर्धारित की गई थी। इसलिए प्रस्तावित वृद्धि तार्किक लगती है।
	5	पत्तन के शायिका के उपयोग का अनुज्ञप्ति शुल्क	2%	नाममात्र की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
	6	अनुज्ञप्ति शुल्क और निरीक्षण शुल्क (जेटी)	-	कोई परिवर्तन नहीं।
	7	पथकर प्रभार (पत्तन परिसर में वाहनों के पार्किंग शुल्क सहित)	20%	पिछले दो दरमान संशोधनों में दरों में वृद्धि नहीं की गई अर्थात् जो दरें 2010 में निर्धारित की गई थी वे ही दरें ली जा रही है। इसलिए 20% वृद्धि तार्किक मानी गई है।
(ii).	(क). सीओपीटी ने कुछ नई प्रशुल्क मदों/शर्तों का प्रस्ताव किया है और कुछ मौजूदा दरों को तर्कसंगत बनाने/सरल बनाने का प्रस्ताव किया है तथा कुछ प्रशुल्क मदों/शर्तों को हटाने का भी प्रस्ताव किया है। प्रक्रिया दिशानिर्देश 2018 के खंड 2.12 में निर्धारित है कि यदि कुछ नई शर्तें लगाई जाती हैं अथवा परिचालनया किसी आकस्मिकता के कारण से मौजूदा शर्त में संशोधन किया जाता है तो पत्तन सकारण ऐसे संशोधन कर सकता है और एआरआर में वित्तीय/राजस्व प्रभाव दर्शा सकता है। नई मदे अपनाने का आधार बताना होगा और प्रपत्र-3 में इसके वित्तीय प्रभाव दर्शाने होंगे। पत्तन से अनुरोध है कि वह प्रस्तावित प्रारूप दरमान में संशोधनों के कारण से होने वाले वित्तीय प्रभाव, यदि कोई हो दर्शाए।			प्रस्तावित दरमान में वृद्धि और विलोपन के औचित्य बताने तथा टिप्पणी देने वाला अनुलग्नक- घ प्रस्तुत है।

	(ख). प्रक्रिया दिशानिर्देश 2018 के प्रपत्र-5 में पत्तन को मौजूदा और प्रस्तावित दरमानों की तुलनात्मक स्थिति बतानी होती है। प्रपत्र-5 में पत्तन को प्रस्तावित शर्तों में संशोधन के कारण / औचित्य बताना होगा है। तथापि, सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रपत्र-5 में मौजूदा दरों की शर्तों में संशोधन का कोई आधार/ औचित्य/ कारण नहीं दिया गया है। सीओपीटी मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित संशोधन, मौजूदा शर्तों के विलोपन और नई शर्तें लगाने का सकारण औचित्य बताए। सीओपीटी ध्यान दे कि यह प्राधिकरण द्वारा औचित्य नहीं बनाए जाने पर शर्तों में संशोधन/परिवर्तन और नई शर्तों को स्वीकार नहीं करेगा तथा यह प्राधिकरण बिना किसी परिवर्तन के मौजूदा शर्तों को बनाए रखने के लिए बाध्य होगा।	
	(ग). प्रस्तावित परिच्छेद 7.8 (अनुज्ञप्ति शुल्क और निरीक्षण शुल्क) में प्रस्तावित प्रशुल्क को राज्य सरकार पहले ही अधिसूचित कर चुकी है जैसा कि नीचे नोट में दिया गया है। यदि ऐसा है तो सीओपीटी इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क को पुनः अधिसूचित करने का कारण बताए।	प्राधिकरण ने पहले भी यह बताते हुए जेटी के लिए अनुज्ञप्ति शुल्क और निरीक्षण शुल्क की प्रशुल्क मद के विलोपन के प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया था कि एमपीटी अधिनियम धारा 49 (1) के अंतर्गत प्राधिकरण को पत्तन से संबंधित किसी भी संपत्ति दरमान और शर्तें बनाने का अधिकार है, इसलिए इसे दरमान में शामिल किया गया यहां तक यह राज्य के राजपत्र में अधिसूचित हो चुका है और पत्तन केंद्रीय राजपत्र में अधिसूचना की प्रतीक्षा कर रहा है।
(iii)	सामान्य निबंधन और शर्तें:	
	(क). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 में शर्त है कि दरमान भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन के 100% तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचीबद्ध करना होगा। दरमान में यह समायोजन प्रति वर्ष करना होगा और समायोजित दरमान संगत वर्ष की 1 मई आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगी। इसलिए पत्तन 1 मई से प्रभावी प्रशुल्क में सूचीकरण के लिए उपयुक्त नोट प्रस्तुत करें।	इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए निदेशों के अनुसार अध्याय 1 खंड संख्या (xix) में शामिल कर दिया गया है।
	(ख). प्राधिकरण ने सभी प्रमुख पत्तन न्यासों के लिए समय-समय पर सामान्य अभिग्रहण आदेश जारी किया और सीओपीटी सहित सभी प्रमुख पत्तन न्यासों से दरमान में उपयुक्त नोट शामिल करने का अनुरोध किया है। तथापि, सीओपीटी ने सामान्य अभिग्रहण आदेश के अनुरूप प्रस्तावित दरमान में उपयुक्त नोट शामिल नहीं किया है।	सामान्य अभिग्रहण आदेश के अनुरूप उपयुक्त नोट शामिल कर दिया गया है।
	(i). (क). जहाज संबंधी प्रभारों की वसूली के लिए जहाजों की वर्गीकरण प्रणाली और जहाज संबंधी प्रभारों एवं रियायती तटीय दर के मानदंड के लिए निर्धारित प्रावधान से संबंधी सामान्य अभिग्रहण आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 में संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016	अध्याय 1 खंड 1.2 (ii) (क) (ख) और 1.2 (iii) (ख) में उपयुक्त सुधार कर दिए गए हैं।
	(ख). केंद्रीय प्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा जारी अधिसूचना संख्या 38/2018-कस्टम (एनटी) दिनांक 11 मई 2018 के संबंध में श्रीलंका और बांग्लादेश के जल क्षेत्र से एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन जाने वाले जहाजों और कार्गो के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क हेतु निर्धारित प्रावधान के संबंध में सामान्य अभिग्रहण आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 में संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 25 सितंबर 2018	अध्याय I, 1.2 – सामान्य निबंधन एक शर्तों के अंतर्गत खंड संख्या vii (क, ख, ग) के रूप में पहले ही शामिल किए जा चुके हैं।
	(ii). आरओआरओ जहाजों द्वारा वाहनों के तटीय परिवहन हेतु जहाज संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में दिनांक 20 सितंबर 2016 से दो वर्ष के लिए 80% छूट देने के संबंध में आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-जनरल दिनांक 25 अक्टूबर 2016	अध्याय I खंड (xx) में शामिल
	(iii). सभी प्रमुख पत्तन न्यासों को पत्र संख्या टीएएमपी/35/2013-मिस. दिनांक 7 अगस्त 2014 द्वारा अपनी संबंधित दरमान रक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क दरें लागू करने के संबंध में उपयुक्त नोट में उल्लेख करने का निदेश कि इन नोट दरों का उल्लेख इस प्रकार किया जाए कि उपयोगकर्ता के मस्तिष्क में निर्धारित दरें लागू करने को लेकर कोई अस्पष्टता नहीं रहे।	अध्याय III खंड 3.1 में नोट के रूप में शामिल कर दिया गया है।

	पत्तन से अनुरोध है वह इन सामान्य आदेशों/पत्रों में उल्लिखित प्रावधानों को शामिल करें।	
	(ग). इस प्राधिकरण ने दिल्ली मुंबई औद्योगिक गलियारा विकास निगम द्वारा सभी प्रमुख पत्तन न्यासों और इनमें परिचालन करने वाले परिचालकों के दरमान में प्रदान की जाने वाली लॉजिस्टिक डाटा बैंक सर्विस के लिए कंटेनरों पर अनिवार्य उपयोगकर्ता प्रभार की वसूली के लिए प्रावधान को शामिल करते हुए आदेश संख्या टीएएमपी/46/2018-एमयूसी पारित किया था। इस संबंध में यह बताना है कि अनुमोदित दर 31 मार्च 2019 तक मान्य है। डीएमआईडीसी ने हाल ही में इसकी वैधता से बाहर अनिवार्य उपयोगकर्ता प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव किया है। जैसे ही यह दर डीएमआईडीसी मामले में अनुमोदित हो जाती है, ये सीओपीटी पर भी लागू होगी। पत्तन इसे नोट कर ले।	कोई कार्रवाई नहीं। दिए गए निदेशानुसार डीएमआईडीसी के संबंध में दरें नोट कर ली है।
	(घ). अध्याय-II - अनुसूची 2.2.7 पायलट लांच का किराया: (i). पत्तन ने प्रस्तावित दरमान में पायलट लांच किराया के लिए दरों और प्रतिघंटा न्यूनतम एकमुश्त दर के आधार प्रस्ताव करते हुए नई प्रस्ताव अनुसूची 2.2.7 का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित अनुसूची लागू करने के कारण और आधार बताएं। न्यूनतम एकमुश्त दर और दर प्रति घंटा प्रस्ताव करने के कारण भी बताएं। (ii). प्रपत्र-3 के अनुलग्नक-घ के अनुसार यह समझा जाता है कि पत्तन ने सीओपीटी परिपत्र संख्या एफडी/कास्टिंग/पायलट लांच/2017 दिनांक 02 अगस्त 2017 द्वारा तदर्थ आधार पर अलग दर पहले ही तदर्थ आधार पर दर की वसूली से पहले अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क क्यों नहीं किया।	जैसा कि नीचे क्रम संख्या 1, 3 (iii) (क), में पहले ही बताया जा चुका है: पायलट लांच का किराया- दर लागत के साथ 16% प्रतिफल फॉर्मूले के अनुसार निर्धारित की गई और दिनांक 01.06.2017 को तदर्थ आधार पर लागू की गई। मंडल ने दर को अनुमोदन प्रदान कर दिया और पर कोचीन लंगरगाह में मछली पकड़ने वाली नौका के जहाज से टकराने की अप्रत्याशित घटना के कारण से लागू की गई। दरों को अनुमोदन प्रदान करने वाले कार्यसूची और संकल्प अनुलग्नक -ख के रूप में संलग्न है। यह प्रस्ताव अंजाने में प्रेषित नहीं किया जा सका। इसे अब दरमान में शामिल कर लिया गया है।
	(ङ). पत्तन ने निम्नलिखित नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव किया है और प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमान किया है। (i). अनुसूची 2.3.3 - कोचीन पत्तन में गोदी की मांग करने वाले जहाजों से लंगरगाह प्रभार (ii). अनुसूची 2.3.4 - कोचीन पत्तन में गोदी की मांग करने वाले जहाजों से लंगरगाह प्रभार (iii). अनुसूची 3.1. क्र.सं.17 (ii) - जहाजों को ताजे जल की आपूर्ति करने वाले टैंकर ट्रकों से प्रवेश शुल्क (iv). अध्याय - VI - कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) संबंधी प्रभार (क). अनुसूची 6.4.1 - सीमाशुल्क से मुक्त कंटेनरों के लिए डी स्टफिंग/क्रॉस स्टफिंग प्रभार (ख). अनुसूची 6.4.2 - सीएफएस में सीमाशुल्क दस्तावेजों का प्रिंट (v). अध्याय -VII - विविध प्रभार अनुसूची 7.2 आगंतुकों को क्रम संख्या 11 से 15 में अधिकृत कुल के लिए घाट प्रवेश परमिट जारी करने का प्रभार- आरएफआईडी कार्ड/ टैग इत्यादि जारी करना। उपरोक्त अनुसूची में नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव करने के कारण और आधार बताएं क्योंकि ये प्रपत्र-5 में नहीं बताएं गए हैं। नई प्रशुल्क मदों के संबंध में पत्तन स्पष्ट करे कि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.1 में उल्लिखित विकल्पों में किस विकल्प के अंतर्गत नए कारगो/सेवा/सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव आता है।	अनुलग्नक घ में 4 (ii) (क) और (ख) में पहले ही बताया जा चुका है। खंडों को शामिल करने वाले संलग्न पृष्ठों में प्रपत्र-5 में भी संशोधन कर दिया गया है।
	(च). पत्तन ने निम्नलिखित के विलोपन का प्रस्ताव किया है: (i). अध्याय - III - मौजूदा दरमान अनुसूची 3.2.3 अनुज्ञप्ति आधार पर निर्धारित पारगमन क्षेत्र में कारगो के भंडारण के लिए प्रभार (ii). अध्याय- IV - मौजूदा दरमान अनुसूची 4.3 फ्लोटिंग क्रेन और ऑयल स्किमर के लिए प्रभार (iii). अध्याय - VII - विविध प्रभार - मौजूदा दरमान अनुसूची 7.5 होर्डिंग उत्पादन प्रभार कृपया उपरोक्त अनुसूचियों के विलोपन के कारण/औचित्य बताएं।	

5.	कार्य-निष्पादन मानक:	
(i).	पत्तन वर्ष 2017-18 में प्राप्त वास्तविक कार्य निष्पादन मानदंडों के संदर्भ में कार्गो से संबंधी सेवा और जहाज संबंधी सेवाओं के लिए प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक का आधार बताएं। सीओपीटी पत्तन द्वारा पिछले प्रशुल्क चक्र में प्राप्त वास्तविक कार्य निष्पादन से अधिक कार्य निष्पादन का वर्ष 2019-20 से 2021-22 में प्रारंभ होने वाले प्रशुल्क चक्र के लिए कार्य निष्पादन मानकों के प्रस्ताव पर विचार करें।	संशोधित कार्य निष्पादन मानक प्रस्तुत है जिसे अनुवर्ती पैराग्राफ में बताया गया है। इसके अतिरिक्त, सीओपीटी ने प्राधिकरण द्वारा दी गई अनुमति के अनुसार दिनांक 01.05.2019 से लागू अपनी दरें सूचीबद्ध की है और अनुक्रम वीआरसी और सीआरसी में प्रस्तावित वृद्धि में शामिल की जाएगी।
(ii).	प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.1 के अनुसार प्रतिदिन कार्गोवार जहाज गोदी का निर्गम बताना अनिवार्य नहीं है। इसके स्थान पर प्रमुख पत्तन न्यास दिन में जहाज गोदी का समग्र औसत निर्गम का प्रस्ताव कर सकता है। तथापि, सीओपीटी दिन में कार्गोवार जहाज गोदी के निर्गम का प्रस्ताव किया है। इसलिए, सीओपीटी से अनुरोध है कि वह प्रमुख कार्गो समूह के स्थान पर दिन में समग्र औसत जहाज गोदी निर्गम का प्रस्ताव करे ताकि यह प्रशुल्क नीति 2018 के अनुरूप हो।	

9. इस मामले में दिनांक 10 जून 2019 को सीओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई की गई। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव पर पावर पॉइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों और प्रतिनिधि निकायों ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए।

10.1. बाद में, सीओपीटी ने आरओआरओ जहाजों के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के लिए जहाज संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में दिनांक 20 सितंबर 2016 से दो वर्ष के लिए 80% छूट देने के संबंध में आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-जनरल दिनांक 25 अक्टूबर 2016 में सीओपीटी के दरमान में प्रावधानों का उल्लेख करने के लिए पैरा संख्या 4(iii)(ख)(ii) में प्राधिकरण के दिनांक 04 जून 2017 के पत्र द्वारा निर्देश के संबंध स्पष्टीकरण मांगे हैं। उक्त आदेश में उल्लिखित नोट की वैधता 20 सितंबर 2018 को समाप्त हो गई। इसलिए सीओपीटी ने यह पुष्टि करने का अनुरोध किया है क्या इसे प्रस्तावित दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।

10.2. पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 के पत्र के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने आरओआरओ जहाज के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के लिए जहाज प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में 80% छूट देने के लिए सभी प्रमुख पत्तन न्यासों के दरमान में प्रावधान शामिल करते हुए एक आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-जनरल दिनांक 25 अक्टूबर 2016 पारित किया।

10.3. इस संबंध में चूंकि दो वर्ष की वैधता सितंबर 2018 में समाप्त हो गई। हमारे पत्र संख्या टीएएमपी/4/2004-जनरल दिनांक 21 दिसंबर 2018 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय से अनुरोध किया गया कि वह हमें इस मामले में सलाह दे कि क्या सभी प्रमुख पत्तन न्यासों के सामान्य दरमान में संशोधन करते हुए प्रमुख पत्तन न्यासों की दरमान में इस प्रावधान का उल्लेख करते रहें।

10.4. इसके अतिरिक्त, हमने दिनांक 13 अगस्त, 2019 के अपने पत्र संख्या टीएएमपी/4/2004-जनरल के माध्यम से पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को, उक्त मामले पर सभी महापत्तनों को टीएएमपी को आवश्यक निर्देश/आदेश जारी करने पर विचार करने का अनुरोध किया था ताकि महापत्तन न्यासों द्वारा अनुमानित राजस्व में उसके राजस्व प्रभाव को दर्शाया जा सके। सीओपीटी का प्रस्ताव निपटान हेतु उठाए जाने तक हमें पोत परिवहन मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

11.1. सीओपीटी ने दिनांक 20 जून 2019 के अपने पत्र संख्या एफडी/कास्टिंग/एसओआर-2022/2018 द्वारा एआरआर के परिकलन और कार्य निष्पादन मानकों में संशोधन किया है जिसका सार नीचे दिया गया है:-

(i). एआरआर परिकलन का संशोधित सार:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	255.08	258.50	252.84
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	111.28	110.01	114.38
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	184.52	203.69	197.18
	उपयोग 1=(i)+(ii)+(iii)	550.87	572.20	564.40
(2).	घटाएं: समायोजन			
(i).	संपदा: संबंधी व्यय			
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	21.69	23.66	23.22
	(ख). आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	16.71	17.92	18.54
	(ग). आबंटित एफएमई	27.71	33.18	31.97
	उपयोग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	66.12	74.75	73.73

(ii).	ऋणों पर व्याज	17.66	3.73	0.09
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)			
	मजदूरी संशोधन बकाया		0.00	7.59
	उपयोग 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	0.00	0.00	7.59
(iv).	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि जैसी अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3	92.42	102.55	94.52
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	52.93	51.30	56.97
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।			
	(क) प्रचालन व्यय	-	-	-
	(ख) मूल्यहास	-	-	-
	(ग) प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटन उपरिव्यय	-	-	-
	(घ) आबंटन एफएमई	-	-	-
	उपयोग 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0	0	0
	कुल 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	229.13	232.34	232.90
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	321.74	339.86	331.50
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3			331.03
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			401.26
	(ii). 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			24.58
	(iii). घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार			41.00
	(iv). घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 के अनुसार डीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियां यदि कोई हो, का निवल मूल्य।			
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			
	(vi). जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी			
	(क). माल सूची			0.49
	(ख). विविध देनदार			17.58
	(ग). रोकड़			43.06
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग			61.12
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]			445.96
(6).	प्रतिफल 16% की दर से			71.35
(7).	31 मार्च, 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरएर) [(4)+(6)]			402.39
(8).	18-19 के लिए सूचकांकन 3.45% की दर से			13.88
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			416.27
(10).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित			401.68

(ii). संशोधित निष्पादन मानक:

क्र.सं.	विवरण	निष्पादन मानक
1.	कार्गो संबंधी लेखाओं के लिए समग्र औसत जहाज गोदी प्रतिदिन उत्पादन	22500 टन
2.	पोत का औसत टर्न अराउंड समय	36 घंटा
3.	पोत का औसत बर्थ पूर्व समय	12.67 घंटा

11.2. सीओपीटी के दिनांक 20 जून 2019 के पत्र की निरंतरता में, सीओपीटी ने दिनांक 14 अगस्त, 2019 के ई-मेल द्वारा दिनांक 20 जून 2019 के सीओपीटी के पत्र के निम्नलिखित संलग्नक प्रस्तुत किए हैं:

- (i). अनुलग्नक क- मंडल का संकल्प संख्या 168 (कार्यसूची मद संख्या डी4)।
[मंडल का सीओपीटी के दरमान के समय संशोधन को अनुमोदन प्रदान करने वाला संकल्प]
- (ii). अनुलग्नक ख – मंडल का संकल्प संख्या 128 और इसकी कार्यसूची बी-3।
[मंडल का पायलट लांच के किराया प्रभार को अनुमोदन प्रदान करने वाला संकल्प]
- (iii). अनुलग्नक ग – रीच स्टेकर और स्काईलिफ्ट के लिए प्रशुल्क प्रक्रिया।
- (iv). अनुलग्नक घ – समावेश, विलोपन और औचित्य (राजस्व प्रभार को प्रशुल्क प्रपत्र में दर्शाया गया है)।
- (v). प्रास्तावित प्रारूप दरमान
- (vi). संशोधित प्रपत्र संख्या 5 (प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों की मौजूदा दरमान एवं शर्तों से तुलना)

11.3. आगे, सीओपीटी ने दिनांक 20 अगस्त, 2019 के ई-मेल द्वारा निम्नलिखित अनुरोध किया है।

- (i). संशोधित प्रस्तावित प्रारूप दरमान (वर्ड फाइल), प्रपत्र संख्या 5 (अर्थात् प्रस्तावित दरमान की मौजूदा दरमान और शर्तों से तुलना) अनुलग्नक-घ [समावेश, विलोपन और औचित्य (राजस्व प्रभाव प्रशुल्क प्रपत्र में दर्शाया गया है)] और प्रशुल्क प्रपत्र एवं संबंधित अनुलग्नक प्रस्तुत है। प्रशुल्क प्रपत्र में निम्नलिखित संशोधन किए गए हैं।
 - (क). विनिमय दर को तटीय दर से सुझाव हटा दिया गया है।
 - (ख). वार्षिक लेखों से संचालन का समाधेय (प्रशुल्क प्रपत्र "अनुलग्नक ख - तालिका - ख")
 - (ग). यह ध्यान में आया है कि प्रशुल्क प्रपत्र-3 में कूज जहाजों से आय को संचालन गोदी के किराया और पत्तन को देय में शामिल किया गया जिनकी तालिका क से ग में हटा दिया गया है और इसे प्रपत्र-3 में एक अलग मद के रूप में शामिल किया गया है।
 - (घ). मंत्रालय के निर्देशानुसार, कूज जहाजों की दर को खंड संख्या 2.7 के रूप में शामिल किया गया है।
- (ii). उपरोक्त संशोधन शामिल करने के पश्चात् प्रस्तावित सूचीबद्ध दरमान में राजस्व अनुमान पहले बताए गए 401.68 रुपए के राजस्व अनुमान के स्थान पर 397.62 करोड़ रुपए है।
- (iii). सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् सत्यापित प्रशुल्क प्रपत्र प्रस्तुत किया जा रहा है।
- (iv). उपरोक्त के अतिरिक्त खंड संख्या 6.4 के नोट के संबंध में निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिया जाता है:

अनापति हेतु आयात और निर्यात कंटेनरों के निरीक्षण प्रभार

ये प्रभार सीमाशुल्क द्वारा अनापति से पहले सुरक्षा सील के निरीक्षण के लिए लिया जाता है। यदि यह आवश्यक लगे कि कंटेनर की जांच की जाए तो उसे जांच के लिए टीएएमपी पर ले जाया जाता है और इसलिए आंशिक स्टफिंग एवं डी स्टफिंग की आवश्यकता होती है और इसलिए पत्तन सीएफएस में कार्गो कंटेनरों के स्टफिंग और डी स्टफिंग प्रभार एवं खंड संख्या 6.1 में यथा निर्दिष्ट अन्य पत्तन सुविधाओं के लिए प्रभार का 50% एकत्र करता है।

11.4. ऊपर पैरा 11.3 (iii) के संदर्भ में सीओपीटी ने दिनांक 27 अगस्त, 2019 के अपने पत्र द्वारा व्यवसायरत सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् सत्यापित अंतिम संशोधित प्रपत्र संख्या 1 से 4 और पहले दिनांक 30 अगस्त 2019 के ई-मेल द्वारा प्रेषित प्रपत्र-6 प्रत्येक की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।

12. संक्षेप में सीओपीटी ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में नीचे दिए गए अनुसार कार्गो संबंधी प्रभारों पोत से संबंधित प्रभारों और विविध प्रभारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है और मामले की प्रक्रिया के दौरान प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य भी दिया है:

क. पोत से संबंधित प्रभार

प्रशुल्क दर	प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव	सीओपीटी द्वारा दिया गया औचित्य/कारण
पत्तन को देय शुल्क	30.04.2019 को अनुक्रमिक दर पर यथा विद्यमान प्रशुल्क पर	विदेशगामी जहाजों के लिए वीआरसी 2013 के संशोधन के बाद नहीं बढ़ाया गया। विदेशी मुद्रा दरों में उत्तर चढ़ाव के संदर्भ में सितंबर 2015 में मंत्रालय ने तटीय दरों को बहाल रखने का निर्देश दिया ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि तटीय जहाजों के लिए वीआरसी विदेशगामी जहाजों के सदृश दरों के 60% से अधिक न हो। इसलिए, तटीय जहाजों हेतु वीआरसी में 50% वृद्धि की गई, जिसका पत्तन उपयोगकर्ताओं ने नवंबर, 2015 से मई 2016 तक की अवधि के लिए भुगतान
संचालन प्रभार	25% वृद्धि 1 मई, 2015 से 4.26% का सूचीकरण कारण	
घाट किराया प्रभार		

	कारक 25% की प्रस्तावित वृद्धि में शामिल है। अन्य प्रशुल्क मदों में वांछित वृद्धि हेतु भी यही है।	<p>किया। तथापि, मंत्रालय ने सितंबर, 2015 के निर्देश को मई, 2016 में आस्थगित रखा और पत्तनों को, विदेशी मुद्रा दरों में उत्तर चढ़ाव के संदर्भ के बिना तटीय जहाजों के लिए दरें निर्धारित करने का निर्देश दिया। तदनुसार, उपयोगकर्ताओं के साथ परामर्श से सीओपीटी ने दरों में 2010 की दरों की तुलना में 40% किंतु नवंबर 2015 से मई 2016 की अवधि के दौरान प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान की गई दरों से व्यय वृद्धि निर्धारित करने का निर्देश दिया और अनुमोदन हेतु प्राधिकरण को प्रस्ताव किया। तथापि, प्राधिकरण ने सितंबर 2016 के अपने आदेश द्वारा तटीय जहाजों के लिए दरों में केवल 5% वृद्धि की अनुमति दी जो विदेश गामी जहाजों के लिए अनुमत थी क्योंकि प्राधिकरण भी प्रशुल्क दिशानिर्देशों से बाध्यकर था।</p> <p>पिछले 3 वर्षों में जब कि तटीय जहाजों में वृद्धि हो रही है, फिर भी राजस्व में कोई सदृश वृद्धि नहीं हुई है क्योंकि प्रशुल्क नीति में सीमाओं के कारण दरों में वृद्धि नहीं की जा सकी।</p>
--	--	--

ख. कार्यों से संबंधित प्रभार :

प्रशुल्क दर	प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव	सीओपीटी द्वारा दिया गया औचित्य/कारण
कच्चा तेल	यथा स्थिति	-
घाट प्रभार:		
पीओएल उत्पाद	वर्तमान प्रशुल्क पर 10% की वृद्धि	2010 से 2018 तक की अवधि के दौरान पत्तन के कुल ऊपरीखर्च में 65% वृद्धि हुई है। इस स्थिति में, पत्तन को दरमान के संशोधन के दौरान प्रत्येक वर्ष दरों में 10% से 15% तक वृद्धि करनी चाहिए थी। तथापि, पत्तन ने दरों में केवल 8.60% (पिछले 9 वर्षों के दौरान सूचीकरण के कारण 2016 में 5% और 2018 में 3.45%) वृद्धि की है। ईंधन लागत में वृद्धि हुई है। वेतन, तथा मजदूरी और पेंशन लागत में वृद्धि हुई है। ये ऐसे कारक हैं जो पत्तन के नियंत्रण से बाहर हैं।
अन्य कार्यों: प्रहस्तन प्रभार		
पोत भंडारण प्रभारों को छोड़ कर अन्य कार्यों प्रहस्तन प्रभार	वर्तमान प्रहस्तन पर 10% की वृद्धि	
जहाज भंडारण प्रभार	वर्तमान प्रहस्तन पर 20% की वृद्धि	पत्तन प्रचालन से केवल ब्रेक इवेन के लिए सक्षम है। हमारा वर्तमान आरओसीई 16% पात्र आरओसीई के स्थान पर 4.80 है। अपर्याप्त सुरक्षा निधि के कारण पत्तन अवसंरचना में सुधार करने और बड़ी मरम्मत तथा रखरखाव करने में सक्षम नहीं है। प्रस्तावित वृद्धि के साथ, पत्तन राजस्व में 22% अनुमानित वृद्धि की प्रत्याशा कर रहा है।

ग. विविध प्रभार पैरा 11 (4) (i) में पत्तन द्वारा दिए गए अनुसार प्रस्तुत औचित्य:

प्रशुल्क मद	प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन
पत्तन में अग्रिम उपकरणों के उपयोग हेतु प्रभार	वर्तमान प्रशुल्क पर 50.00% की वृद्धि
घाट प्रवेश परमिट जारी करने हेतु प्रभार	वर्तमान प्रशुल्क पर 20.00% की वृद्धि
पत्तन परिसरों में फोटो लेने या फिल्मों की शूटिंग करना	वर्तमान प्रशुल्क पर 100.00% की वृद्धि
पत्तन के बंकों के उपयोग हेतु लाइसेंस शुल्क	वर्तमान प्रशुल्क पर 2.00% की वृद्धि
लाइसेंस शुल्क एवं निरीक्षण शुल्क (जेट्टी)	यथा स्थिति
टोल शुल्क (पत्तन परिसरों के अंदर वाहन पार्किंग शुल्क सहित)	वर्तमान प्रशुल्क पर 20.00% की वृद्धि

13. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

14. इस मामले में कार्यवाई के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना से निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

- (i). कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के दरमान (एसओआर) में अंतिम संशोधन इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 10 अक्टूबर, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/58/2015-सीओपीटी के माध्यम से किया गया था। दिनांक 10 अक्टूबर, 2016 के आदेश के माध्यम से अनुमोदित सीओपीटी के एसओआर की वैधता 31 मार्च, 2019 को समाप्त हो गई। सीओपीटी के उक्त वर्तमान एसओआर की वैधता 30 सितंबर, 2019 तक विस्तारित की गई और दिनांक 29 मार्च, 2019 के हमारे पत्र संख्या टीएएमपी/39/2005- मिसल के माध्यम से इकसी सूचना भेजी गई। इसलिए, सीओपीटी ने दिनांक 11 जनवरी 2019 के अपने पत्र के माध्यम से प्रशुल्क नीति, 2018 के अंतर्गत अपने एसओआर के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव और दिनांक 03 फरवरी, 2019 को भारत के राजपत्र में

अधिसूचित प्रशुल्क नीति, 2018 को प्रचालन में लाने के कार्य दिशानिर्देश प्रस्तुत किए। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण पत्तन ने दिनांक 20 जून, 2010 के अपने पत्र और दिनांक 14 अगस्त 2019 तथा 20 अगस्त, 2019 की परवर्ती ई-मेल के माध्यम से संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) प्रारूप एसओआर, संशोधित राजस्व अनुमान एवं संशोधित निष्पादन के साथ भेजा है। सीओपीटी द्वारा दिनांक 20 जून, 2019 के अपने पत्र और दिनांक 14 अगस्त, 2019 तथा 20 अगस्त, 2019 की परवर्ती ई-मेल के माध्यम से भेजे गए अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर और मामले की प्रक्रिया के दौरान पत्तन द्वारा की गई प्रस्तुतियों के साथ इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (ii). ऑल केरल फिशिंग बोट ऑपरेटर्स एसोसिएशन (एकेएफबीओए) ने माननीय केरल उच्च न्यायालय से उन्हें मामले पर प्रक्रिया के दौरान 26 फरवरी, 2016 के एक अंतरिम स्थगन का हवाला दिया है। सीओपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया कि सीओपीटी सामान्य एसओआर के संशोधन हेतु प्रस्ताव में प्रस्तावित कोई भी प्रशुल्क दर इस प्राधिकरण को दर निर्धारित करने से रोकने के उच्च न्यायालय के किसी निर्देश/ आदेश द्वारा प्रभावित न हो। सीओपीटी ने पुष्टि की है कि एकेएफबीओए द्वारा दायर याचिका माननीय केरल उच्च न्यायालय में लंबित है और दिया गया अंतरिम स्टे (स्थगन आदेश) 24 जून, 2019 को अगले आदेश तक विस्तारित किया गया है। सीओपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष यह मामला प्राधिकरण के एसओआर निर्धारण के उसके सांविधिक कार्यों को करने से नहीं रोकता है। इसलिए, प्राधिकरण सीओपीटी के प्रस्ताव को आगे बढ़ाता है।

- (iii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 में प्रत्येक महापत्तन से एआरआर का मूल्यांकन करना अपेक्षित है, जो प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड (वाई1), (वाई2) एवं (वाई3) के अंतिम अंकेक्षित वार्षिक लेखा के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यगत दिशानिर्देशों एवं किसी व्यवसायरत सनदी लेखाकार। लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित 31 मार्च, वर्ष 3 तक चल रहे पूंजीगत व्यय सहित लगाई गई पूंजी पर 16% प्रतिफल के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।

- (ख). सीओपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 का और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यगत दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए तीन वर्षों अर्थात् 2015-16 (वाई1), 2016-17 (वाई2) और 2017-18 (वाई3) के अंकेक्षित वार्षिक लेखा के आधार पर एआरआर का आकलन किया है। वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 का औसत वार्षिक नहीं किया है। व्यवसायरत सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित सीओपीटी द्वारा आकलित एआरआर क्रम में माना गया है और इसलिए निम्नलिखित पैरा में दिए गए कारणों से एक संशोधन हेतु अपवाद माना गया है:

प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 (iii) के अनुसार वेतन संशोधन के परिणामस्वरूप बकाया मजदूरी राशि, बकाया पेंशन/उपदान राशि, बकाया अनुग्रह भुगतान राशि आदि जैसे एक-तिहाई एक मुश्त व्ययों को एआरआर में शामिल किया जाएगा। इस अर्थ यह है कि उक्त उल्लिखित व्यय का दो-तिहाई भाग एआरआर संगठन में शामिल नहीं किया जाएगा।

वर्ष 2017-18 के सीओपीटी के वार्षिक लेखा में 13.59 करोड़ रु. के वेतन को बकाया राशि की रिपोर्ट दी गई है। पत्तन ने, 2.20 करोड़ रु. के संपदा खर्च से संबंधित घटक निकालने के बाद, वर्ष 2017-18 में दो-तिहाई राशि अर्थात् 7.59 करोड़ रु. [अर्थात् 13.59 करोड़ रु. - 2.20 करोड़ रु. = 11.39 करोड़ रु.; *2/3 = 7.59 करोड़ रु.] इससे बाहर रखे हैं। कार्यगत दिशानिर्देशों, 2018 से संबद्ध प्रपत्र-1 के नीचे टिप्पणी सं. 2 के अनुसार, यदि एक बारगी व्ययों के 2/3 भाग को बाहर रखने हेतु आकड़े तीन वर्षों में से केवल एक वर्ष विशेष से संबंधित है तो औसत व्यय की गणना के लिए इसे बाहर रखे जाने हेतु विचार नहीं किया जाना चाहिए और अंत में एक बारगी व्ययों के एक-तिहाई (1/3) बकाया जो केवल एक वर्ष विशेष से संबंधित है, एआरआर संगठन में रखा जाना चाहिए। सीओपीटी द्वारा दिया गया समाधान युक्त टिप्पणी के अनुरूप नहीं है।

हमारे द्वारा तैयार किए गए एआरआर से संबंधित संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2017-18 में 11.39 करोड़ की बारगी वेतन राशि संपूर्ण बकाया राशि, एक बारगी भुगतान होने के कारण, परवर्ती वर्षों के वार्षिक लेखा में दिए गए आकड़ों से बाहर रखी गई है। औसत व्यय के परिकलन में 11.39 करोड़ की एक तिहाई (1/3) राशि अर्थात् 3.80 करोड़ रु. नहीं रखे गए हैं। इस कार्य प्रणाली के फलस्वरूप एक-बारगी व्यय के 2/3 भाग को अंततः बाहर रखा गया है, जो कार्यगत दिशानिर्देशों के अनुरूप पाया गया है।

- (iv). पत्तन रेलवे सेवाओं का प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता है। इसे रेलवे बोर्ड निर्धारित करता है। सीओपीटी के मामले में, रेलवे कार्यों के कारण कोई आय/व्यय नहीं है। इसलिए, इस संबंध में जैसा कि अन्य महापत्तन यथा एमओपीटी, एमवीपीटी और एनएमपीटी के मामले में किया गया है, इस मामले में समायोजना का कोई मामला नहीं है।

- (v). उक्त यथा उल्लिखित, एक संशोधन के अधीन, वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 का संशोधित औसत व्यय सीओपीटी द्वारा आकलित 331.03 करोड़ रु. की तुलना में 333.57 करोड़ रु. है।

- (vi). सीओपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा में बताई गई 31 मार्च 2018 तक निवल नियत परिसंपत्तियों तथा चल रहे पूंजीगत कार्यों को ध्यान में रखते हुए, कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप नियोजित पूंजी बनाए रखी है। पत्तन द्वारा कैपिटल संबंधित किसी व्यय की रिपोर्ट नहीं दी जाती है। कार्यशील पूंजी की गणना कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार की जाती है। सीओपीटी द्वारा नियोजित कुल पूंजी 445.96 करोड़ रु. है। नियोजित पूंजी पर प्रतिफल 16% अर्थात् 71.35 करोड़ रु. है, जिसे एआरआर संगठन में विचारित किया जाता है। इस स्थिति पर भरोसा एवं विचार किया जाता है।

- (vii). एआरआर में तीन वित्तीय वर्षों 2015-16 से 2017-18 के व्यय का औसत और 16% आरओसीई शामिल है। इसके अतिरिक्त, कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार उक्त एआरआर के 3.45% पर वर्ष 2018-19 हेतु लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर अनुक्रमित करने की आवश्यकता है। वर्ष 2018-19 हेतु सीओपीटी द्वारा आकलित एआरआर 416.89 करोड़ रु. है हमारे द्वारा आकलित संशोधित एआरआर 418.89 करोड़ रु. है।

सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की अंतिम विस्तृत कार्य प्रणाली, जो सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत अनुप्रमाणित की गई है पर भरोसा किया जाता है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत एआरआर परिकलन हमारे द्वारा संशोधित एआरआर परिकलन क्रमशः **अनुलग्नक-I (क) और (ख)** के रूप में संलग्न है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत सीमा सूचीकरण एआरआर का सार नीचे दिया गया है:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन	हमारे द्वारा संशोधित एआरआर परिकलन
1	औसत व्यय [वाई1+वाई2+वाई3]/3	331.03	333.57
2	31.03.2018 तक चल रहे पूंजीगत कार्य तथा मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी सहित 31.03.2018 तक नियोजित पूंजी	445.96	445.96
3	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल	71.35	71.35
4	31 मार्च 2018 तक एआरआर (5=2+4)	402.39	404.92
5	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर एआरआर का सूचीकरण (3.45%)	416.27	418.89
6	सीमा अनुक्रमित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर)	416.27	418.89
7	प्रस्तावित दर पर सीओपीटी द्वारा आकलित राजस्व	397.62	397.62

(viii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.5 के अनुसार एसओआर प्राप्त करने हेतु वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए गए जहाजों के टनों में वास्तविक कार्गो यातायात जीआरटी पर विचार किया है। पत्तन में 416.27 करोड़ रु. सीमा अनुक्रमित एआरआर के अंदर प्रस्तावित एसओआर प्राप्त करना है। हमारे अनुमान के अनुसार भी, राजस्व अनुमान 419.92 करोड़ रु. के एआरआर के संशोधित अनुमान के भीतर है।

(ख). यातायात नीति, 2018 के खंड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यासों में, व्यावसायिक निर्णय के आधार पर बाजार बलों पर प्रतिजिना हेतु दरों को निर्धारित करने तथा किसी व्यवसायरत सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित सीमा अनुक्रमित एआरआर में दरमान निर्धारित करने का छूट है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि और उसका औचित्य आदेश के पूर्व पैरा में दिया जा चुका है इसलिए उसे यहाँ नहीं दोहराया गया है।

प्रस्तावित दर पर जहाज से संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए पत्तन ने कार्य प्रारंभ कर दिया है। उसके अतिरिक्त, विदेशी जहाजों से जहाज से जुड़े राजस्व का अनुमान लगाने के लिए विदेशी मुद्रा भिन्नता के प्रभाव का ध्यान में रखा गया है। जहाज से संबंधित राजस्व का अनुमान लगाते समय वर्ष 2017-18 हेतु कूज जहाजों से बताए गए राजस्व को शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि अब प्रस्तावित वर्तमान दर मिश्रित दर में परिवर्तन करने हेतु महापत्तन न्यासों को पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 3 नवंबर, 2017 के निर्देश के अनुसार है। कूज जहाजों से जहाज से जुड़ा राजस्व का अनुमोदित है और प्रपत्र-3 में एक पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया गया है।

कार्गो से संबंधित आय के लिए, पत्तन के वर्ष 2017-18 में सीओपीटी द्वारा विशेष रूप से प्रहस्तन किए गए वास्तविक कार्गो यातायात के आधार पर राजस्व अनुमान की कार्यप्रणाली दी है। कुछ प्रशुल्क मदों, अधिकांशतः विविध प्रशुल्क मदों के लिए, पत्तन ने, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना, जो आदेश के पूर्व भाग में पहले दी गई है, पर राजस्व अनुमान में राजस्व प्राप्त नहीं करने के औचित्य और तर्क प्रस्तुत किए हैं।

प्रस्तावित प्रशुल्क पर सीओपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व 397.62 करोड़ है जो 418.92 करोड़ रु. के संशोधित सीमा अनुक्रमित एआरआर के भीतर है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत निर्धारित दरों पर राजस्व अनुमान **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न हैं।

वर्ष 2017-18 हेतु प्रस्तावित प्रशुल्क एवं यातायात पर सीओपीटी द्वारा राजस्व अनुमान को सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है और इसलिए इस पर भरोसा किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क एवं राजस्व अनुपालन पर 21.27 करोड़ रु. का राजस्व अंतर है जो सीओपीटी द्वारा अनुमानित 18.66 करोड़ रु. के राजस्व अंतराल की तुलना में हमारे अनुमान के अनुसार शामिल ही है।

अधिकांश उपयोगकर्ताओं/ उपयोगकर्ता संघों ने सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि और विशेष रूप से पत्तन शुल्कों संचालन प्रभारों तथा घाट किराया प्रभारों पर आपत्ति की है। इस संबंध में सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि यद्यपि पिछले तीन वर्षों से यातायात में वृद्धि हो रही है, किंतु जहाजों के पार्सल आकार में सुधार होने के कारण जहाजों की संख्या समानुपातिक रूप में वृद्धि नहीं हो रही है। प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.6 महापत्तन न्यासों को, एआरआर सीमा के अंदर प्रशुल्क निर्धारित करने की छूट देता है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर सीओपीटी पर अनुमानित राजस्व एआरआर सीमा में है और प्रस्तावित प्रशुल्क राजस्व अनुमान सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित है। इसलिए प्राधिकरण सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि का अनुमोदन करने के पक्ष में है।

- (ix). (क). बीपीसीएल ने कहा है कि जेट्टी के माध्यम से श्रृणुट 4 मिलियन से अधिक होने पर सीओपीटी की घाटशुल्क में व्यय संशोधन करने पर विचार करने की प्रतिबद्धता है। इस वर्ष से पीओएल कार्गो प्रहस्तन 4 मिलियन से अधिक होने की प्रत्याशा है। इसलिए घाटशुल्क में वर्तमान दर से 11% तक वृद्धि करने का सीओपीटी का प्रस्ताव भी स्वीकार्य नहीं है और सीओपीटी से भावी प्रचालन हेतु प्रचलित एसओआर पर छूट देने का अनुरोध किया है।

2016-17 तक प्रहस्तन किया गया कुल पीओएल 4 एमएमटीपीए से कम रहा है जो 2017-18 में 4.45 एमएमटीपीए और 2018-19 (जनवरी 2019 तक) में एमएमटीपीए तक बढ़ा है। सीओपीटी के विचार में तटीय जहाज 40% की देय पूर्ण रियायत की तुलना में प्रशुल्क नीति के कारण 63% तक रियायत ले रहे हैं, जिससे तटीय जहाजों से राजस्व उस राजस्व से 23% कम है जो प्रशुल्क नीति 2018 के अंतर्गत होना चाहिए था। पत्तन ने तर्क दिया है कि हितधारकों को विश्वास लेने वाली दरें निर्धारित करने का तथा एक उचित आरओसीई अर्जित करने का लचीलापन है जो भविष्य में और विकास हेतु पत्तन की सुरक्षा निधि में सुधार लाएगा। सीओपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रतिस्पर्धा माहौल में गुम हुए बिना व्यापार के हित तथा पत्तन के हित में संतुलन बनाए रखने की आवश्यकता है। पत्तन ने यह भी स्वीकार किया है कि अनुमोदित प्रशुल्क अधिकतम सीमा स्तर पर है और सीओपीटी वाणिज्यिक तथ्यों के आधार पर छूट देने पर विचार कर सकता है।

- (ख). कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए) ने कहा है कि 25% से 30% की प्रस्तावित सामान्य वृद्धि बहुत अधिक है। आस-पास के पत्तनों से प्रतिस्पर्धा है कि सीओपीटी की तुलना में तूतीकोरिन और न्यू मैंगलोर पत्तन न्यासों में वीआरसी कम है। सीएसएए ने विचार व्यक्त किया है कि वर्तमान प्रशुल्क में कोई भी वृद्धि जहाज तथा कार्गो को अन्य पत्तनों की ओर मोड़ देगी।

इस संबंध में सीओपीटी ने कहा है कि तटीय जहाजों को 40% से अधिक छूट दी जाती है। यह व्यवहार्य नहीं है। ईंधन मूल्यों में पिछले 3 वर्षों में वृद्धि हुई है और पत्तन को टग और लॉच के प्रणोदन के लिए ईंधन की आवश्यकता होती है। इसके अतिरिक्त सीओपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि उचित है और अधिकतम एआरआर के भीतर है।

- (ग). आईजीटीपीएल ने कंटेनर जहाजों के लिए पृथक प्रावधान करने का अनुरोध किया है। उसने अनुरोध किया है कि मेनलाइन जहाजों के लिए वीआरसी न बढ़ाया जाए, बल्कि उसे कोलंबों के स्तर तक व्यय किया जाए। फोंटर जहाजों के लिए उसने वीआरसी वर्तमान दरों पर बनाए रखने का अनुरोध किया है।

इस संबंध में सीओपीटी ने स्पष्ट किया है वीआरसी में 25% प्रस्तावित वृद्धि केवल उसकी प्रचालन लागत को ब्रेक इवेन करने और राजस्व सृजन के लिए है। पिछले 9 वर्षों के दौरान पत्तन ने वीआरसी में केवल 5% वृद्धि की है। इसके अतिरिक्त, आरओसीई टीएएमपीए द्वारा अनुमत 16% की तुलना में केवल 4.3% है। पत्तन को अपनी प्रचालन लागत, मुख्य रूप से वेतन एवं मजदूरी तथा निकर्षण लागत कवर करने भी आवश्यकता है। यद्यपि तटीय दरों में 25% वृद्धि करने का प्रस्ताव है, किंतु यह अभी भी विदेशी दरों का 46% है। सरकारी नीति के अनुसार, तटीय जहाजों के लिए केवल 40% रियायत दी जानी है जबकि सीओपीटी में रियायत 54% से 63% है। सीओपीटी ने दोहराया है कि प्रस्तावित दरें अधिकतम दरें हैं और पत्तन यदि ऐसा चाहे तो छूट के द्वारा कम दरें ले सकता है।

बीपीसीएल, सीएसएए और आईजीटीपीएल द्वारा उठाए गए बिंदुओं और सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के संदर्भ में, यहां यह कहना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.6 महापत्तन न्यासों को, उनके वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार बलों के प्रत्युत्तर में प्रशुल्क का निर्धारण करने और अधिकतम एआरआर के भीतर एसओआर प्राप्त करने का लचीलापन देता है। यहां तक कि, प्रस्तावित दर पर 21.27 करोड़ रु. का राजस्व अंतर नहीं किया गया रह गया है। किसी भी मामले में जैसाकि प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 में निर्धारित है, एसओआर में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर पर हैं, सीओपीटी यदि चाहे तो व्यय दरे ले सकता है।

- (x). (क). सीएसएए ने लंगरगाह प्रभार लगाने के प्रस्ताव पर यह कहते हुए आपत्ति की है कि यदि जहाज लंगरगाह में निःशुल्क समय (फ्री टाइम) के 48 घंटों के बाद भी प्रतीक्षा कर रहा है तो सभी संभावना है कि वह घाटों की अनुपलब्धता जो स्वामी अथवा एजेंट के नियंत्रण में नहीं है, के कारण प्रतीक्षा कर रहा होगा। लंगरगाह में कुछ जहाज घाट पर नहीं खड़ा होने के लिए आते हैं, जिन्हें पत्तन बंकरिंग, मरम्मत आदि के लिए बुला सकता है, जिनके पत्तन द्वारा लंगरगाह प्रभार नहीं लिया जाना चाहिए। कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए) ने लंगरगाह प्रभार लगाने पर स्पष्टता मांगी है।

पत्तन का लंगरगाह प्रभार को पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति 2016 के अनुरूप रखने का प्रस्ताव किया है। नीति में, बर्थिंग पूर्व विलंब को व्यय करने के उद्देश्य से सभी महापत्तनों में लंगरगाह प्रभार होना अधिकतम है और इसलिए जहाजों के लिए टर्न-अराउंड समय को व्यय करती है। यह ग्राहकों के लिए जहाज शेड्यूलिंग को कारगर बनाने और पत्तन लंगरगाह का कुशल उपयोग में सहायता करने के लिए है।

यह उल्लेखनीय है कि जब बर्थिंग नीति ने पत्तनों को सामान्य घाट किराया प्रभार के 50% तक लंगरगाह शुल्क होने की अनुमति दी है पत्तन ने, 144 घंटों के बाद जहाज को रूकने हेतु सामान्य घाट किराया प्रभार के लेवल 20% तक प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, पत्तन का अपवादित परिस्थितियों जो पत्तन के भाग पर कमियों तक सीमित नहीं हैं, में जहाजों को लंगरगाह प्रभारों का भुगतान करने से छूट देने का आशय है।

सीएसएलए को स्पष्टीकरण देते हुए सीओपीटी ने कहा है कि लंगरगाह में जहाज प्रथम 48 घंटों तक निःशुल्क लागत पर खड़े हो सकते हैं। लंगरगाह प्रभार 48 घंटों के बाद लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, जहाज यदि घाटों की कमी के कारण लंगरगाह में प्रतीक्षा करता है। तो इसे पत्तन को जिम्मेदारी माना जाएगा और कोई लंगरगाह प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

लंगरगाह प्रभार लागू करने हेतु पत्तन का प्रस्ताव जहाजों के टर्नअराउंड समय में सुधार करने के उद्देश्य से पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति, 2016 का पालन करना है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने एक नोट का प्रस्ताव किया है जो आपवादिक परिस्थितियों में लंगरगाह प्रभार नहीं लगाने के लिए उपयोगकर्ताओं द्वारा व्यक्त की गई चिंताओं को दूर करना है।

- (ख). ऑल केरल फिशिंग बोट ऑपरेटर्स एसोसिएशन (एकेएफबीओए) ने निजी फिश जेटीज हेतु लाइसेंस शुल्क में 1988-89 में प्रारंभ में 132 से 1,00,000 वृद्धि करने पर आपत्ति की है। जल मुहाना क्षेत्र का उपयोग करने के लिए जेटीज हेतु वर्तमान एसओआर के अनुसार लागू लाइसेंस शुल्क 1,00,000/- रु. प्रति वर्ष है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान प्रस्ताव में, वास्तव में, सीओपीटी ने फिशिंग बोट द्वारा उपयोग की जाने वाली जेटी की दर वर्तमान एसओआर के अनुसार लागू 1 लाख प्रति वर्ष से घटा कर 35,000/- रु. प्रति वर्ष कर दी है। इस प्रकार, सीओपीटी के अनुसार उक्त मद में वर्तमान दर से कटौती की है।
- (ग). कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड ने कहा है कि बर्थ, अतिरिक्त टग किराया प्रभार, कोल्ड मूव प्रभारों से भिन्न अन्य संचालन सेवाओं के लिए प्रस्तावित वृद्धि संचालन शुल्क और जहाजों से जुड़े प्रभारों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित 25% वृद्धि की तुलना में 40% है। पत्तन अन्य पायलट से संबंधित सेवाओं के लिए यथा प्रस्तावित इन मदों हेतु वृद्धि 25% तक सीमित रखने पर सहमत है। तथापि, यह देखा गया है कि 25% वृद्धि के साथ संशोधित दरें पत्तन द्वारा संशोधित प्रस्तावित एसओआर में नहीं ली गई हैं। ऐसा होने पर, इस संबंध में अनुसूची 2.2.2 के अंतर्गत टिप्पणी सं. 1, 2 एवं 4 में प्रस्तावित प्रशुल्क, सीओपीटी द्वारा की गई स्वीकारोक्तियों के अनुरूप 30 अप्रैल 2019 अधिक्रमित दरों पर 25% वृद्धि लागू करके ठीक किया गया है।
- (xi). जब कभी भी पत्तन ने मामले के विश्लेषण के दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत टिप्पणियों/तर्क के साथ वर्तमान शर्तों संशोधन/विलोप का प्रस्ताव किया है तब वर्तमान शर्तों और प्रस्तावित शर्तों वाला तुलनात्मक विवरण, पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रत्येक संशोधनों/विलोपों की स्वीकार अथवा रद्द करने हेतु अंतिम कॉलम में हमारी संक्षिप्त टिप्पणियों/विश्लेषण के साथ अद्यतन किया जाता है यह तुलनात्मक स्थिति **अनुलग्नक-III** के रूप में संलग्न है। वर्तमान शर्तों में प्रस्तावित संशोधन/विलोप को सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों/तर्क और उन पर दिए गए अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित टिप्पणियों/विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए अनुमोदित किया जाता है।
- (xii). प्राधिकरण ने हाल ही में दिनांक 24 जुलाई 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/12/2019-एमयूसी के माध्यम से, सभी महापत्तन न्यासों और वहां प्रचालन कर रहे वीओटी प्रचालकों को डीएमआईसीडीसी की संभार तंत्र डाटा बैंक (एलडीबी) परियोजना हेतु संशोधित अनिवार्य उपयोगकर्ता प्रभार (एमयूसी) अनुमोदित किए हैं।
इसलिए, सभी महापत्तनों और वी.ओ.टी. टर्मिनलों द्वारा सामान्य अंगीकरण हेतु इस प्राधिकरण द्वारा दो वर्षों की अवधि के लिए अनुमोदित डी.एम.आई.सी.डी.सी. द्वारा दी गई संभार-तंत्र डेटा बैंक सेवा हेतु कंटेनरों पर संशोधित एम.यू.सी., सी.ओ.पी.टी. के मामले में भी लागू होगा। अतः अध्याय-III के अंतर्गत अनुसूची 3.2.5 के रूप में सी.ओ.पी.टी. के संशोधित एस.ओ.आर. में एक उपयुक्त नोट निर्धारित किया जाता है।
- (xiii). प्राधिकरण ने दिनांक 21 जून, 2016 के आदेश सं. टीएमपी/73/2015—सी.ओ.पी.टी. के माध्यम से पत्तन सम्पदा के लिए संशोधित पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क पृथक से अनुमोदित किया है जिसे सी.ओ.पी.टी. के सामान्य एस.ओ.आर. के अध्याय VIII के अंतर्गत समाविष्ट किया गया है। चूंकि पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क की वैधता अवधि सामान्य एस.ओ.आर. की वैधता से भिन्न होती है, इसलिए सम्पदा पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क को सामान्य एस.ओ.आर. से अलग करना उपयुक्त होगा। अतः सामान्य एस.ओ.आर. में एक नोट निर्धारित है कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क 21 जून, 2016 के आदेश सं. टीएमपी/73/2015—सी.ओ.पी.टी. एवं पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर यथा संशोधित द्वारा अधिशासित होगा।
- (xiv). टैरिफ नीति, 2018 को प्रचालनात्मक बनाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यगत दिशानिर्देशों का खंड 3.7 यह निर्धारित करता है कि इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य रूप में अनुमोदित आदेश राजपत्र में आदेश के अधिसूचित किए जाने की तारीख से **30 दिनों** की समाप्ति के बाद प्रभावी होगा। तदनुसार राजपत्र सं. 378 के माध्यम से दिनांक 30 अक्टूबर, 2019 का पृथक रूप से अधिसूचित एस.ओ.आर. भारत सरकार के राजपत्र में इस अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के बाद प्रभावी होगा।
- (xv). उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संघों ने सी.ओ.पी.टी. द्वारा प्रस्तावित टैरिफ वृद्धि पर आपत्ति की है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टैरिफ नीति, 2018 के खंड 8.1 के अनुसार दर मान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर है। प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के लिए उपयोगकर्ताओं की आपत्ति का उत्तर देते समय पत्तन ने निम्न दरें बदलने का भी संकेत दिया है। वाणिज्यिक विचार के आधार पर सी.ओ.पी.टी. निम्न दरें लेने और/या उच्च रियायत तथा छूट देने के लचीलेपन का प्रयोग कर सकेगा।
इसके अतिरिक्त प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.7 के अनुसार सी.ओ.पी.टी. से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया जाता है कि एस.ओ.आर. में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात की कोई नुकसान नहीं होगा।
- (xvi). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.1 के अनुसार महा पत्तन न्यास औसत पोत घाट दिन उत्पादन के संबंध में कार्गो से संबंधित सेवाओं, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत आवागमन प्रति घंटा हेतु निष्पादन मानक तय करेगा। कार्गो वार पोत घाट दिन उत्पादन तय करना जरूरी नहीं है। इसके बदले, महा पत्तन न्यास सम्पूर्ण औसत पोत घाट दिन उत्पादन का प्रस्ताव कर सकेगा। जहाज की सेवाओं हेतु पत्तन, जहाजों के औसत बदलाव समय तथा जहाजों के औसत प्री-बर्थिंग समय के संबंध में निष्पादन मानक तथा पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाए गए किसी अन्य मापदण्ड को निर्धारित करेगा।
प्रशुल्क नीति, 2018, निष्पादन मानक का प्रस्ताव करने की कोई पद्धति या आधार निर्धारित नहीं करती। सी.ओ.पी.टी. से अनुरोध

किया गया था कि पिछले प्रशुल्क चक्र में पत्तन द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन से उच्च स्तर पर 2019-20 से 2021-22 तक के टैरिफ चक्र हेतु निष्पादन मानक का प्रस्ताव करे। संशोधित प्रस्ताव में सी.ओ.पी.टी. ने औसत पोत घाट दिन उत्पादन के संबंध में कार्गो से संबंधित सेवाओं के लिए सम्पूर्ण निष्पादन मानक 22,500 एम.टी. पर तय किया है। पत्तन ने जहाजों के औसत बदलाव समय के संबंध में निष्पादन मानक 36 घंटे (अर्थात् 1.5 दिन) और जहाजों का औसत प्री—बर्निंग समय 10.31 घंटे (अर्थात् 0.43 दिन) का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित निष्पादन मानक, अंतिम प्रशुल्क संशोधन आदेश में अधिसूचित वर्तमान निष्पादन मानक से परे सुधार हैं। इसलिए सी.ओ.पी.टी. द्वारा तथा प्रस्तावित निष्पादन मानक एस.ओ.आर. सहित निर्धारित किए जाते हैं।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन द्वारा तय किए गए निष्पादन मानकों पर, पत्तन द्वारा अपने निजी उपकरणों से पत्तन परिसर में विशेष रूप से किए गए प्रचालनों हेतु विचार किया जाएगा और पत्तन द्वारा प्राधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा उसके अपने उपकरणों के साथ सेवाएं देने हेतु ये मानक उस पर लागू नहीं होंगे। उसके लिए प्रासंगिक आदेश में निर्धारित पृथक बैचमांक निष्पादन मानक लागू होंगे।

- (xvii). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार एस.ओ.आर. को, भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू.पी.आई.) में भिन्नता की 100% सीमा तक उतार—चढ़ाव हेतु वार्षिक रूप में अनुक्रमित किया जाएगा। एस.ओ.आर. का ऐसा समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित एस.ओ.आर. संबंधित वर्ष की 1 मई से अगले वर्ष के 31 अप्रैल तक प्रभावी रहेगा। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित पत्तन नीति, 2018 के खंड 3.2 के अनुसार एस.ओ.आर. में, डब्ल्यू.पी.आई. के 100% पर वार्षिक सूचीयन महापत्तन न्यास द्वारा तय निष्पादन मानक प्राप्त करने की शर्त पर लागू है। यदि कोई विशेष पत्तन निष्पादन मानक पूरे नहीं करता तो अगले वर्ष के दौरान सूचीयन की अनुमति नहीं होगी। यहां यह कहना प्रासंगिक है कि तत्काल मामले में वर्ष 2018-19 हेतु सूचीयन पर एस.ओ.आर. में और एस.ओ.आर. तैयार करने हेतु पहले ही विचार किया गया है। एस.ओ.आर. में अगला वार्षिक सूचीयन, वर्ष 2019-20 में निष्पादन मानक प्राप्त करने के अधीन 1 मई, 2020 से लागू होगा। ऐसा होने पर, एस.ओ.आर. में इस आशय का एक नोट शामिल जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एस.ओ.आर., इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यू.पी.आई. के 100% पर स्वतः वार्षिक सूचीयन के अधीन है। वार्षिक सूचीयन, सी.ओ.पी.टी. द्वारा एस.ओ.आर. सहित अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त करने के अधीन 1 मई, 2020 से लागू होगा। यदि एस.ओ.आर. में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किए जाते तो उस वर्ष विशेष के लिए एस.ओ.आर. में कोई सूचीयन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति, 2018 में निर्धारण है कि एस.ओ.आर. में वार्षिक सूचीयन निष्पादन मानक प्राप्त करने के अधीन स्वतः होगा इसके लिए महापत्तन न्यासों को इस प्राधिकरण से सम्पर्क करने की आवश्यकता नहीं होती है। पारदर्शिता लाने हेतु पत्तन को, पत्तन द्वारा तय स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की तुलना में 1 जनवरी से 31 दिसम्बर की अवधि हेतु प्राप्त किए गए निष्पादन मानकों की घोषणा इस प्राधिकरण को कैलेंडर वर्ष के अंत के एक महीने के अंदर करने की सलाह दी जाती है। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए जाते हैं, तो पत्तन, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यू.पी.आई. के 100% पर अपने एस.ओ.आर. में निर्धारित दरें अनुक्रमित कर सकता है और संबंधित वर्ष की 1 मई से अनुक्रमित एस.ओ.आर. लागू कर सकता है। सी.ओ.पी.टी. द्वारा अनुक्रमित एस.ओ.आर. पत्तन द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं को और इस प्राधिकरण को सूचित करनी होती है।
- (xviii). सी.ओ.पी.टी. की वर्तमान एस.ओ.आर. की वैधता पिछली बार 30 सितम्बर, 2019 या संशोधित दर मान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख, जो भी पहले हो, तक विस्तारित की गई थी। संशोधित एस.ओ.आर. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने और अधिसूचित किए जाने तक ये पृथक से प्रभाव में आते हैं, ऐसा नवम्बर, 2019 के आस-पास हो सकता है। ऐसा होने पर, वर्तमान दर मान, इनकी समाप्ति की तारीख से संशोधित एस.ओ.आर. के प्रभावी होने तक विस्तारित किए गए माने जाते हैं।
- (xix). कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार अधिसूचित एस.ओ.आर., भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेंगे। इसलिए, संशोधित एस.ओ.आर. की वैधता इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित एस.ओ.आर. की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित है और प्रभावी रूप में पृथक से अधिसूचित है।
- (xx). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दर-मान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं और यदि वे ऐसा चाहें तो पत्तन कम दरें ले सकता है। कम दरें लेने के लिए सी.ओ.पी.टी. लचीलेपन का प्रयोग कर सकता है और/या उच्च रियायत और छूट दे सकता है।
- (ख). जैसा कि पहले कहा गया है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, सी.ओ.पी.टी. को यह सुनिश्चित करना है कि एस.ओ.आर. में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात की कोई हानि नहीं होगी।
- (ग). यदि विचारित रिकॉर्ड पर कोई त्रुटि दिखाई देती हो तो निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए सी.ओ.पी.टी. भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के अंदर प्राधिकरण से सम्पर्क कर सकता है। निर्धारित टैरिफ की किसी भी उचित कारण से समीक्षा करने के लिए भी सी.ओ.पी.टी., भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के अंदर पर्याप्त औचित्य/कारण देकर इस अधिकरण से सम्पर्क कर सकता है।
- (घ). दरमान को शासित करने वाली शर्तों में सी.ओ.पी.टी. द्वारा प्रस्तावित संशोधनों पर सी.ओ.पी.टी. द्वारा दिए गए औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन हेतु विचार किया जाएगा। यदि आवश्यक हो तो सी.ओ.पी.टी. अनुमोदित किसी शर्त में संशोधन करने का प्रस्ताव प्रशुल्क वैधता अवधि समाप्त होने से पहले भी प्रस्तुत कर सकता है।

15.1. इसके परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों से तथा एक सामूहिक सोच के आधार पर, सी.ओ.पी.टी. के संशोधित एस.ओ.आर. और निष्पादन मानकों को यह प्राधिकरण अनुमोदित करता है जिन्हें पृथक से अधिसूचित किया जाता है। संशोधित दरमान की प्रभावी तारीख और संशोधित दर मान की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तें दिनांक 10 अक्टूबर, 2019 के पृथक आदेश में पहले यथा उल्लिखित के समान ही रहेंगी और संशोधित एस.ओ.आर. के प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि तक लागू रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद, जब तक इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित न किया गया हो, स्वतः समाप्त हो जाएगा।

15.2. जैसा कि उक्त अधिसूचना में उल्लेख किया गया है, संशोधित एस.ओ.आर. भारत के राजपत्र में संशोधित एस.ओ.आर. की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के बाद प्रभावी होगा और आदेश के प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद जब तक प्राधिकरण द्वारा विस्तारित नहीं किया गया हो, स्वतः समाप्त हो जाएगा।

15.3. औसत पोत घाट दिन उत्पादन, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत आवागमन प्रति घंटा के संबंध में सी.ओ.पी.टी. ने कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए निष्पादन मान तय किए हैं। जहाजों की सेवाओं के लिए पत्तन ने जहाजों के औसत बदलाव समय और जहाजों के औसत प्री-बर्थिंग समय तथा बर्थ पत्तन पर निष्क्रिय समय के संबंध में निष्पादन मानक तय किए हैं।

15.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा उपबंधित एस.ओ.आर. का सूचीयन प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाएगा। यदि सी.ओ.पी.टी. निष्पादन मानक प्राप्त नहीं करता है तो सी.ओ.पी.टी. अगले वर्ष के दौरान सूचीयन के लिए पात्र नहीं होगा।

15.5. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अनुसार, सी.ओ.पी.टी. इस प्राधिकरण को कार्गो यातायात, पोत घाट दिन उत्पादन, पोतों के औसत बदलाव समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय पर वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। इसके अतिरिक्त कंटेनर बर्थों के लिए वार्षिक रिपोर्ट प्रति क्रेन औसत आवागमन घंटे तथा कंटेनरों के औसत निकासी समय पर भी दी जाएगी। पत्तन द्वारा वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई भी अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर प्रस्तुत की जाएंगी।

15.6. कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अंतर्गत सी.ओ.पी.टी. से उसे प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण किसी ऐसे डेटा/सूचना को प्रकाशित नहीं करने बारे में विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील है। ऐसे अनुरोध के साथ उक्त डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता तथा उसके प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य प्रस्तुत किया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./332/19]

अनुलग्नक-1 (क)

फार्म - 1

महापत्तन न्यासों में प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा परिकलन सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा आशोधित					
(रु. करोड़ में)					
क्र.सं.	विवरण		वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		255.08	258.50	252.84
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		111.28	110.01	114.38
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		184.52	203.69	197.18
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)		550.87	572.20	564.40
(2).	घटाएं: समायोजन				
(i).	संपदा: संबंधी व्यय				
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		21.69	23.66	23.22
	(ख). आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय		16.71	17.92	18.54
	(ग). आबंटित एफएमई		27.71	33.18	31.97
	उप-योग 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]		66.12	74.75	73.73
(ii).	ऋणों पर ब्याज		17.66	3.73	0.09
(iii).	एक बारगी व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)	टिप्पणी 2			
	अधिकारियों को देय वेतन का बकाया		0.00	0.00	11.39
	उप-योग 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]		0.00	0.00	11.39
(iv).	पेंशन निधि और उपदान निधि को अंशदान का 2/3	टिप्पणी 3	92.42	102.55	94.52
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2	52.93	51.30	56.97
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु				

	प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।				
	(क). प्रचालन व्यय				
	(ख). मूल्यहास				
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक आवंटित उपरिव्यय				
	(घ). आवंटित एफएमई				
	उप-योग 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		0	0	0
	योग 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)		229.13	232.34	236.69
(3).	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)		321.74	339.86	327.70
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3			329.77	
	जमा: एक बारगी व्यय का 1/3 (अधिकारियों के देय वेतन का बकाया)			3.80	
	कुल औसत व्यय			333.57	
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			401.26	
	(ii).जोड़े: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			24.58	
	(iii).घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			41.00	
	(iv).घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियां, यदि कोई हो, का निवल मूल्य।				
	(v).घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य				
	(vi). जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यशील पूंजी	फार्म 4			
	(क). माल सूची			0.49	
	(ख). विविध देनदार			17.58	
	(ग). रोकड़			43.06	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग			61.12	
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]			445.96	
(6).	प्रतिफल @ 16%			71.35	
(7).	31 मार्च, 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]			404.92	
(8).	18-19 के लिए सूचकांकन @ 3.45%			13.97	
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			418.89	
(10).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित	फार्म 3		397.62	

अनुलग्नक-1 (ख)

फार्म-1

महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन, सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत					
र. करोड़ में					
क्र.सं.	विवरण		वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		255.08	258.50	252.84
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		111.28	110.01	114.38
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		184.52	203.69	197.18
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)		550.87	572.20	564.40
(2).	घटाएँ: समायोजन				
(i).	संपदा: संबंधी व्यय				
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		21.69	23.66	23.22
	(ख). आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय		16.71	17.92	18.54
	(ग). आबंटित एफएमई		27.71	33.18	31.97
	उप-योग 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]		66.12	74.75	73.73
(ii).	ऋणों पर व्याज		17.66	3.73	0.09
(iii).	एक बारगी व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)	टिप्पणी 2			
	अधिकारियों को देय वेतन का बकाया			0.00	7.59
	उप-योग 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]		0.00	0.00	7.59
(iv).	पेंशन निधि और उपदान निधि को अंशदान का 2/3	टिप्पणी 3	92.42	102.55	94.52
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2	52.93	51.30	56.97
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।				
	(क). प्रचालन व्यय				
	(ख). मूल्यहास				
	(ग). आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटन उपरिव्यय				
	(घ). आबंटित एफएमई				
	उप-योग 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		0	0	0
	योग 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)		229.13	232.34	232.90
(3).	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)		321.74	339.86	331.50
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3			331.03	
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			401.26	
	(ii). जोड़े: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			24.58	
	(iii). घटाएँ: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			41.00	
	(iv). घटाएँ: घटाएँ: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को				

	बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियां, यदि कोई हो, का निवल मूल्य।		
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले 31 मार्च, 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य		
	(vi). जोड़ें: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी	फार्म 4	
	(क). माल सूची		0.49
	(ख). विविध देनदार		17.58
	(ग). रोकड़		43.06
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग		61.12
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]		445.96
(6).	प्रतिफल @ 16%		71.35
(7).	31 मार्च, 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]		402.39
(8).	18-19 के लिए सूचकांक @ 3.45%		13.88
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		416.27
(10).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 10 में आकलित	फार्म 3	397.62

अनुलग्नक-II

फार्म -3

प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व आकलन सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा दरमान में अनुसूची का संदर्भ और क्रमांक	उगाही की यूनिट	प्रस्तावित दरमान में अनुसूची का संदर्भ और क्रमांक	वर्ष 2017-18 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातयात (मिलियन में)	वर्ष 2017-18 के दौरान वास्तविक राजस्व	25% वृद्धि पर राजस्व आकलन (रु. लाख में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
क	कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय				29.14	10499.79	11171.60
ख	पोत संबंधी आय						
1	पत्तन देयता	2.1.1 & 2.1.2	जीआरटी	2.1.1 एवं 2.1.2	43.06	5525.02	7295.96
2	बर्थ किराया	2.3.1 & 2.3.2	जीआरटी	2.3.1 एवं 2.3.2	43.06	2440.51	2684.51
3	पाइलटेज	2.2.1 & 2.2.2	जीआरटी	2.2.1 एवं 2.2.2	43.06	10978.10	14205.38
4	अंतरण प्रभार- विदेशी	2.2.3 & 2.2.3.1	जीआरटी	2.2.3 एवं 2.2.3.1		160.62	200.77
	अंतरण प्रभार- तटीय	2.2.3 & 2.2.3.1	जीआरटी	2.2.3 एवं 2.2.3.1		512.33	640.42
5	टग प्रभार- विदेशी	2.2.4	टीयूजी/एचआर	2.2.4		1688.92	2111.15
	टग प्रभार - तटीय	2.2.4	टीयूजी/एचआर	2.2.4		64.00	80.00
6	बाजों के लिए पाइलटेज शुल्क - विदेशी	2.2.5.1	एक ओर प्रति पोत	2.2.5.1		0.00	0.00

	बार्जों के लिए पाइलटेज शुल्क - तटीय	2.2.5.1	एक ओर प्रति पोत	2.2.5.1		0.00	0.00
7	ठहराव प्रभार - विदेशी	2.2.5.2	प्रति घंटा या उसका भाग	2.2.5.2		0.88	1.10
	ठहराव प्रभार - तटीय	2.2.5.2	प्रति घंटा या उसका भाग	2.2.5.2		0.21	0.26
8	निरसन प्रभार - विदेशी	2.2.5.3	इकाई	2.2.5.3		3.53	4.41
	निरसन प्रभार - तटीय	2.2.5.3	इकाई	2.2.5.3		1.33	1.66
9	ड्रेजर के लिए पाइलटेज शुल्क	2.2.5.4	8 घंटा या उसका भाग	2.2.5.4		0.78	0.98
10	बार्जों के लिए अंतरण शुल्क- विदेशी	2.2.6	एक ओर प्रति पोत	2.2.6		0.00	0.00
	बार्जों के लिए अंतरण शुल्क- तटीय	2.2.6	एक ओर प्रति पोत	2.2.6		0.00	0.00
11	बार्ज के माध्यम से जहाजों को जलापूर्ति- विदेशी	2.4.1	1000 लीटर	2.4.1		1.42	1.78
	बार्ज के माध्यम से जहाजों को जलापूर्ति- तटीय	2.4.1	1000 लीटर	2.4.1		122.25	152.82
12	तट से जहाजों को जलापूर्ति- विदेशी	2.4.2	1000 लीटर	2.4.2		4.75	5.94
	तट से जहाजों को जलापूर्ति- तटीय	2.4.2	1000 लीटर	2.4.2		0.27	0.34
13	बार्ज जेटी के प्रयोग प्रभार	2.5	प्रति माह	2.5		61.25	76.57
14	जहाज सुरक्षा प्रभार	2.6	24 घंटा और उसका भाग	2.6		67.00	67.00
15	बीसीएन निरसन अर्थ दंड प्रभार	7.6	इकाई	7.6		0.10	0.12
16	पाइलट लांच किराया- विदेशी	-	प्रति घंटा या उसका भाग	-		16.28	20.36
	पाइलट लांच किराया - तटीय	-	प्रति घंटा या उसका भाग	-		1.99	2.49
17	अन्य					1.04	1.30
18	लंगरगाह प्रभार			2.3.3 एवं 2.3.4			10.00
19	कूज पोत	-	प्रति जीआरटी	2.7		684.51	800.00
	कुल (1 से 19)					22337.12	28365.32
ग	विविध प्रभार					187.06	224.63
घ	कुल राजस्व (क+ख+ग)					33023.97	39761.55

अनुलग्नक-III**फार्म संख्या 5****सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा आशोधित मीजूदा दरमानों और सोपाधिकताओं की प्रस्तावित प्रशुल्क और सोपाधिकताओं की तुलना**

मीजूदा दरमान	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	सीओपीटी की अभियुक्तियां	प्राधिकरण का विश्लेषण																
1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें	1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें																		
---	(xx) रो-रो जहाज के माध्यम से वाहनों के तटीय पोतांतरण के मामले में पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में 20 सितंबर, 2016 से 2 वर्ष के लिए 80% छूट दी जायेगी।	प्राधिकरण के निदेशानुसार अंतर्विष्ट	पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 20 सितंबर 2016 के पत्र संख्या 16 (88)2016-पीडी-VII के अनुसरण में इस प्राधिकरण ने 25 अक्तूबर, 2016 को एक कॉमन अडापशन आदेश पारित किया था कि महापत्तन न्यासों द्वारा रो-रो जहाज के माध्यम से वाहनों के तटीय पोतांतरण के मामले में पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों में 20 सितंबर, 2016 से 2 वर्ष के लिए 80% छूट दी जायेगी। पत्तन ने प्रस्तावित दरमान में इस उपबंध को अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाता है कि उक्त उपबंध की वैधता 20 सितंबर, 2016 से 2 वर्ष की अवधि के लिए थी यानी 20 सितंबर 2018 तक थी। इसक अतिरिक्त, इस संबंध में एमओएस से संसूचना प्रतीक्षित है। ऐसी स्थिति में, एमओएस से उक्त उपबंध से संबंधित किसी विशिष्ट निर्देश के अभाव में, उक्त उपबंध जिसकी वैधता पहले ही समाप्त हो गई हो इसे सीओपीटी के दरमानों में निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है। इस संबंध में एकओएस से किसी संसूचना के प्राप्त होने पर यह प्राधिकरण कॉमन अडापशन आदेश जारी करेगा।																
अध्याय – II पोत संबंधी प्रभार	अध्याय – II पोत संबंधी प्रभार																		
---	2.2.7 – पाइलट लांच का किराया <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th rowspan="2">इकाई</th><th colspan="2">तटीय (रु. में)</th><th colspan="2">विदेशी (रु. में)</th></tr><tr><th>दर</th><th>न्यूनतम प्रभार</th><th>दर</th><th>न्यूनतम प्रभार</th></tr><tr><td>पायलट लांच/नौका का किराया</td><td>प्रति घंटा या उसका एक भाग</td><td>9212.50</td><td>276375.00</td><td>238.2338</td><td>714.7013</td></tr></table>	विवरण	इकाई	तटीय (रु. में)		विदेशी (रु. में)		दर	न्यूनतम प्रभार	दर	न्यूनतम प्रभार	पायलट लांच/नौका का किराया	प्रति घंटा या उसका एक भाग	9212.50	276375.00	238.2338	714.7013	दर का निर्धारण लागत के 16% प्रतिफल फॉर्मूला से किया गया है और 01.06.2017 से तदर्थ आधार पर लागू की गई। मंडल ने दर को अनुमोदन प्रदान कर दिया और कोचीन लंगरगाह पर जहाज से एक मछली पकड़ ने वाली नौका के टकराने से उत्पन्न अप्रत्याशित घटना के कारण से प्रवर्तित की गई। कार्यसूची दरों को अनुमोदन प्रदान करने वाला संकल्प अनुलग्नक-ख के रूप में प्रस्तुत है। यह प्रस्ताव अंजाने में प्रोषित नहीं किया जा सका। अब यह दरमान में शामिल है।	पत्तन ने कार्यसूची मद प्रस्तुत की है जिसमें पत्तन ने गणना के साथ लागत जमा 16% प्रतिफल के लिए विस्तार से औचित्य बताया गया है। पत्तन ने इस संबंध में बोर्ड के अनुमोदन की प्रति भी लगायी है जिसमें तदर्थ आधार पर 01 जून 2017 से दरों का अनुमोदन किया गया है। वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरें पत्तन द्वारा 01 जून 2017 से लागू दरों पर 25% वृद्धि लागू करने की गयी है। चूंकि प्रस्तावित दर पर किसी पत्तन प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन को कोई आपत्ति नहीं है और वर्तमान प्रस्ताव में दरें बोर्ड द्वारा अनुमोदित हैं और यह मान्य करते हुए कि पत्तन ने इस मद से राजस्व की राजस्व आकलन में गणना की है, पाइलट लांच का
विवरण	इकाई			तटीय (रु. में)		विदेशी (रु. में)													
		दर	न्यूनतम प्रभार	दर	न्यूनतम प्रभार														
पायलट लांच/नौका का किराया	प्रति घंटा या उसका एक भाग	9212.50	276375.00	238.2338	714.7013														

			<u>प्रशुल्क पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित संशोधित दरमानों के प्रभावों होने की तारीख से अनुमोदित किया जाता है।</u>																																		
2.3. बर्थ किराया प्रभार	2.3. बर्थ किराया प्रभार																																				
---	<div>2.3.2 कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)</div> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>दर</th></tr><tr><td>1</td><td>लंगरगाह में 48 घंटे तक</td><td>निशुल्क</td></tr><tr><td>2</td><td>48 घंटे- 96 घंटे</td><td>बर्थ किराया प्रभार 10% *</td></tr><tr><td>3</td><td>96 घंटे- 144 घंटे</td><td>बर्थ किराया प्रभार 15% *</td></tr><tr><td>4</td><td>144 घंटे से आगे</td><td>बर्थ किराया प्रभार 20% *</td></tr></table> <div>* बर्थ किराया प्रभार उस बर्थ पर लागू दर होगी जहां पोत बर्थ के लिए प्रतीक्षारत है।</div> <div>टिप्पणी: पत्तन आपवादिक स्थितियों में, पत्तन सहित परंतु पत्तन की ओर से गलतियों तक सीमित नहीं,लंगरगाह प्रभार अदा करने से किसी पोत को छूट दे सकता है। लंगरगाह प्रभार के किसी बाजदावे के लिये पत्तन के अध्यक्ष अथवा समकक्ष प्राधिकारी से अनुमोदन अपेक्षित होगा।.</div> <div>2.3.3 (ख) कोचीन पत्तन पर बर्थिंग के लिए नहीं आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभार (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)</div> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>तटीय पोत (रु. में)</th><th>विदेशी पोत (बमरीफी डा.)</th></tr><tr><td>1</td><td>लंगरगाह में 48 घंटे तक</td><td>निशुल्क</td><td>निशुल्क</td></tr><tr><td>2</td><td>48 घंटे - 96 घंटे</td><td>0.0233</td><td>0.000733</td></tr><tr><td>3</td><td>96 घंटे - 144 घंटे</td><td>0.0349</td><td>0.001099</td></tr><tr><td>4</td><td>144 घंटे से आगे</td><td>0.0466</td><td>0.001466</td></tr></table> <div>उक्त प्रभार 5 महीने के लंगरगाह प्रभारों की अधिकतम सीमा के अधीन होंगे।</div> <div>टिप्पणी: लंगरगाह प्रभारों में किसी बाजदावे के लिए पत्तन के अध्यक्ष अथवा अन्य समकक्ष प्राधिकारी का अनुमोदन अपेक्षित होगा।</div>	क्र.सं.	विवरण	दर	1	लंगरगाह में 48 घंटे तक	निशुल्क	2	48 घंटे- 96 घंटे	बर्थ किराया प्रभार 10% *	3	96 घंटे- 144 घंटे	बर्थ किराया प्रभार 15% *	4	144 घंटे से आगे	बर्थ किराया प्रभार 20% *	क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रु. में)	विदेशी पोत (बमरीफी डा.)	1	लंगरगाह में 48 घंटे तक	निशुल्क	निशुल्क	2	48 घंटे - 96 घंटे	0.0233	0.000733	3	96 घंटे - 144 घंटे	0.0349	0.001099	4	144 घंटे से आगे	0.0466	0.001466	<div>बर्थ पर आने वाले और बर्थ पर न आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभारों की उगाही की नई अनुसूची का प्रस्ताव किया गया है जिसे भारत सरकार द्वारा जारी नई बर्थिंग अनुसूची के अनुसार शामिल किया जाना है।</div> <div>सीओपीटी के मौजूदा दरमान लंगरगाह प्रभार निर्धारित नहीं करते। जून 2016 में एमओएस ने महापत्तन न्यास शुल्क बल्क कार्गो बर्थिंग नीति जारी की और सभी महापत्तन न्यासों को वास्तविक प्रोत्साहनों और अर्थदंडों के साथ बर्थिंग मानकों को कार्यान्वित करें और साथ ही साथ यह अपेक्षा की कि सभी महापत्तन न्यास इसका अनुपालन करें।</div> <div>प्रस्तावित लंगरगाह प्रभार बर्थिंग नीति में निर्धारित प्रतिशत प्रतिमानों के अनुरूप पाये जाते हैं इसलिए इन्हें अनुमोदित किया जाता है।</div> <div>पत्तन ने उक्त पोतों के लिए अलग से लंगरगाह प्रभार का प्रस्ताव किया है जो पत्तन पर बर्थिंग के लिए नहीं आते। चूंकि पोत बर्थ पर नहीं आते, अलग उसे निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों के प्रतिशत के रूप में संबद्ध करना संभव नहीं हो पाता इसलिए पत्तन ने विशिष्ट लंगरगाह प्रभार का प्रस्ताव किया है। जो पोत बर्थ पर नहीं आते उनका लंगरगाह प्रभार बर्थ पर आने वाले पोतों से अधिक है अतः अनुमोदित किया जाता है।</div> <div>अतिरिक्त खंड सीओपीटी में बर्थिंग के लिए नहीं आने वाले पोतों के लिए किया गया है सीओपीटी में आने वाले पोतों के लंगरगाह प्रभारों के अनुरूप है।</div>
क्र.सं.	विवरण	दर																																			
1	लंगरगाह में 48 घंटे तक	निशुल्क																																			
2	48 घंटे- 96 घंटे	बर्थ किराया प्रभार 10% *																																			
3	96 घंटे- 144 घंटे	बर्थ किराया प्रभार 15% *																																			
4	144 घंटे से आगे	बर्थ किराया प्रभार 20% *																																			
क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रु. में)	विदेशी पोत (बमरीफी डा.)																																		
1	लंगरगाह में 48 घंटे तक	निशुल्क	निशुल्क																																		
2	48 घंटे - 96 घंटे	0.0233	0.000733																																		
3	96 घंटे - 144 घंटे	0.0349	0.001099																																		
4	144 घंटे से आगे	0.0466	0.001466																																		

[पोत परिवहन मंत्रालय के 3 नवंबर 2017 के आदेश संख्या एस डब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी के अनुसार)]	<p>2.7. कूज पोतों के लिए मिश्रित पत्तन प्रभार (पोत परिवहन मंत्रालय के 3 नवंबर, 2017 के आदेश संख्या एसडब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी के अनुसार)</p> <p>पोतों पर पहले 12 घंटे के लिए 0.35 डालर प्रति जीआरटी प्रभारित होगा। पत्तन बर्थ किराया, पत्तन देयता, पाइलटेज और यात्री कोई अन्य दर पहले 12 घंटे के लिए प्रभारित नहीं करेगा। 12 घंटे से अधिक होने पर पत्तन 0.0292 प्रति जीआरटी प्रति घंटा बर्थ किराया एकत्र करेगा।</p> <p>टिप्पणी:</p> <p>(i) 1.कूज पोत के लिए उक्त दरें एकओएस के 03 नवंबर, 2017 से 3 वर्ष की अवधि तक लागू रहेंगी यानी 02 नवंबर, 2020 तक।</p> <p>(ii) सुरक्षा प्रभारों की उगाही कोचीन पत्तन न्यास के दरमानों के अनुसार जारी रहेगी।</p>	<p>पोत परिवहन मंत्रालय भारत में कूज परिवहन को प्रोत्साहित कर रहा है और उसने 3 नवंबर 2017 के आदेश संख्या एस डब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी के द्वारा कूज पोतों के लिए प्रशुल्क को सुकर बनाया है।</p>	<p>अनुसूची पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निर्धारित की जाती है। पत्तन द्वारा फार्म 3 में राजस्व आकलन लेखबद्ध किया गया है। टिप्पणी 1 को यह उल्लेख करते हुए मामली सा आशोधित किया जाता है कि यह एमओएस के 3 नवंबर, 2017 के पत्र के जारी करने की तारीख से 3 वर्ष के लिए लागू रहेंगी यानी 2 नवंबर, 2020 तक।</p>																
<p>3.2.5. कूज पोतों में अंतर-राष्ट्रीय यात्रियों के आगमन और प्रस्थान प्रभार</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>इकाई</th><th>दर (रु.में)</th></tr><tr><td>1</td><td>आगमन/प्रस्थान</td><td>प्रति व्यक्ति</td><td>100.00</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु.में)	1	आगमन/प्रस्थान	प्रति व्यक्ति	100.00	<p>3.2.5. कूज पोतों में अंतर-राष्ट्रीय यात्रियों के आगमन और प्रस्थान प्रभार</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>इकाई</th><th>दर (रु.में)</th></tr><tr><td>1</td><td>आगमन/प्रस्थान</td><td>प्रति व्यक्ति</td><td>144.83</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु.में)	1	आगमन/प्रस्थान	प्रति व्यक्ति	144.83	<p>चूंकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा (पत्र संख्या एसडब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी दिनांक 3 नवंबर 2017, 3 वर्ष तक मान्य) कूज जहाजों पर संघटक दरें लागू करने के संबंध निर्देश दिए गए हैं, इसलिए पत्तन आरोहण/अवरोहण प्रभार अलग-अलग नहीं ले रहा है। पोत परिवहन मंत्रालय के आदेश में स्पष्ट कहा गया है कि पत्तन को, पत्तन को देय, संचालन, यात्री शुल्क इत्यादि जैसे अतिरिक्त शुल्क लेने का अधिकार नहीं है। इसलिए इसे राजस्व अनुमान से हटा दिया गया है।</p>	<p>यद्यपि पत्तन ने कहा है कि वह इस मद को एकत्र करने का पात्र नहीं है और इससे होने वाले राजस्व को उसने आकलित नहीं किया है पत्तन ने दरमानों से अनुसूची को विलुप्त नहीं किया है। पत्तन द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित अनुसूची 3.2.5 विलुप्त की जाती है।</p>
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु.में)																
1	आगमन/प्रस्थान	प्रति व्यक्ति	100.00																
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु.में)																
1	आगमन/प्रस्थान	प्रति व्यक्ति	144.83																
<p>अध्याय- III कार्गो संबंधी प्रभार</p> <p>---</p>	<p>अध्याय- III कार्गो संबंधी प्रभार</p> <p>3.1. बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटभाड़ा अनुसूची (दर रु. में)</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>वस्तु का विवरण</th><th>इकाई</th><th>तटीय</th><th>विदेशी</th></tr><tr><td>17.</td><td>(iii) जहाजों को ताज़ा पानी की आपूर्ति करने वाले ट्रकों का प्रवेश शुल्क</td><td>प्रति ट्रक</td><td>300.00</td><td>300.00</td></tr></table>	क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी	17.	(iii) जहाजों को ताज़ा पानी की आपूर्ति करने वाले ट्रकों का प्रवेश शुल्क	प्रति ट्रक	300.00	300.00	<p>यह मद पहले 2013 तक सीओपीटी के दरमानों में शामिल थी और उस समय जो दर ली जा रही थी वह 200/-रु. प्रति ट्रक थी। 2013 के संशोधन के दौरान यह कारण बताते हुए इस मद को हटा दिया गया कि एजेंसियों द्वारा पोतों को आपूर्ति किये जा रहे जल की गुणता सुनिश्चित करना कठिन होगा। तथापि, इसे एक बार फिर से दरमानों में जोड़ने का प्रस्ताव किया गया है। अब 300/- रु. प्रति ट्रक की दर का प्रस्ताव है।</p>	<p>इस प्रशुल्क मद को फिर से लागू करने के लिए सीओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित है। फिर भी प्रस्तावित दर अध्याय-III विविध प्रभार के अंतर्गत अनुसूची 7.3 में एक अलग सूची के रूप में निर्धारित किया जाता है और इसके बाद की सूचियों को पुनः संख्यांकित किया जाता है।</p>						
क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी															
17.	(iii) जहाजों को ताज़ा पानी की आपूर्ति करने वाले ट्रकों का प्रवेश शुल्क	प्रति ट्रक	300.00	300.00															
<p>----</p>	<p>@ क्रमांक 13 में विनिर्दिष्ट प्रतिवाहन घाटशुल्क कारों और छोटे वाहनों के लिए है। घाटशुल्क हल्के वाणिज्यक वाहनों के लिए 1.5 गुणा और ट्रकों तथा बसों के लिए उक्त दर का 3 गुणा होगी।</p>	<p>रो-रो प्रचालन से हल्के वाणिज्यक वाहनों और ट्रकों की संभावित मूवमेंट को देखते हुए विशिष्ट रूप से उल्लेख करते हुए एक टिप्पणी शामिल की जाती है कि 13 (i) और (ii) की दरें कारों और 'हल्के वाहनों' के लिए हैं।</p>	<p>पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।</p>																

3.2. विलम्ब शुल्क	3.2. विलम्ब शुल्क																																																				
3.2.3. विशिष्ट ट्रांजिट क्षेत्र में लाइसेंस आधार पर कार्गो भंडारण प्रभार	विलुप्त	अध्याय VIII खंड 8.2.1 को अंतरित	पत्तन ने पत्तन भूमि के पट्टा किराये का संशोधन चाहते समय ट्रांजिट क्षेत्र में कार्गो के भंडारण की लाइसेंस फीस के निर्धारण को सामान्य दरमानों से असंबद्ध करने का प्रस्ताव किया था और इसे संपदा अनुसूची में निर्धारित किया। सीओपीटी का उक्त प्रस्ताव इस प्राधिकरण के 21 जून 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/73/2016-सीओपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था। अतः अनुसूची 3.2.3 विनिर्दिष्ट ट्रांजिट क्षेत्र में लाइसेंस आधार पर कार्गो भंडारण के लाइसेंस शुल्क प्रभार का प्रस्तावित विलोपन सही है।																																																		
अध्याय – IV पत्तन उपकरण के लिए किराया प्रभार	अध्याय – IV पत्तन उपकरण के लिए किराया प्रभार																																																				
4.3. फ्लोटिंग क्रेन व आयल स्किमर संबंधी प्रभार. <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>श्रेणी</th><th>इकाई</th><th>दर (रु. में)</th></tr><tr><td>1</td><td colspan="3">फ्लोटिंग क्रेन एफसी पेरियार :</td></tr><tr><td></td><td>नियत प्रभार</td><td>प्रति घंटा या उसका कोई भाग</td><td>10345.00</td></tr><tr><td></td><td colspan="3">उठायी प्रभार:</td></tr><tr><td></td><td>30 टन तक</td><td rowspan="4">प्रति घंटा या उसका कोई भाग</td><td>620.70</td></tr><tr><td></td><td>30 - 60</td><td>827.60</td></tr><tr><td></td><td>60 - 90</td><td>1241.40</td></tr><tr><td></td><td>90 से अधिक</td><td>1551.75</td></tr><tr><td>2</td><td colspan="3">आयल स्किमर एमवी वेनाड :</td></tr><tr><td></td><td>नियत प्रभार</td><td>प्रति घंटा या उसका कोई भाग</td><td>5172.50</td></tr><tr><td></td><td>उठायी प्रभार:</td><td>प्रति टन या उसका कोई भाग</td><td>310.35</td></tr></table>	क्र.सं.	श्रेणी	इकाई	दर (रु. में)	1	फ्लोटिंग क्रेन एफसी पेरियार :				नियत प्रभार	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	10345.00		उठायी प्रभार:				30 टन तक	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	620.70		30 - 60	827.60		60 - 90	1241.40		90 से अधिक	1551.75	2	आयल स्किमर एमवी वेनाड :				नियत प्रभार	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	5172.50		उठायी प्रभार:	प्रति टन या उसका कोई भाग	310.35	4.3. आयल स्किमर संबंधी प्रभार- एम.वी. वेनाड <table><tr><th>श्रेणी</th><th>इकाई</th><th>दर (रु. में)</th></tr><tr><td>नियत प्रभार</td><td>प्रति घंटा या उसका कोई भाग</td><td>5690</td></tr><tr><td>उठायी प्रभार</td><td>प्रति टन या उसका कोई भाग</td><td>341</td></tr></table>	श्रेणी	इकाई	दर (रु. में)	नियत प्रभार	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	5690	उठायी प्रभार	प्रति टन या उसका कोई भाग	341	क्रमांक 1 फ्लोटिंग क्रेन एफसी पेरियार दल विलुप्त क्योंकि इसे बंद कर दिया गया है।	प्रस्तावित विलोपन अनुमोदित है।
क्र.सं.	श्रेणी	इकाई	दर (रु. में)																																																		
1	फ्लोटिंग क्रेन एफसी पेरियार :																																																				
	नियत प्रभार	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	10345.00																																																		
	उठायी प्रभार:																																																				
	30 टन तक	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	620.70																																																		
	30 - 60		827.60																																																		
	60 - 90		1241.40																																																		
	90 से अधिक		1551.75																																																		
2	आयल स्किमर एमवी वेनाड :																																																				
	नियत प्रभार	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	5172.50																																																		
	उठायी प्रभार:	प्रति टन या उसका कोई भाग	310.35																																																		
श्रेणी	इकाई	दर (रु. में)																																																			
नियत प्रभार	प्रति घंटा या उसका कोई भाग	5690																																																			
उठायी प्रभार	प्रति टन या उसका कोई भाग	341																																																			
अनुसूची 4.1. हल्के फॉर्कलिफ्ट ट्रकों के लिए प्रभार के नीचे टिप्पणी: [कोई टिप्पणी नहीं]	अनुसूची 4.1. हल्के फॉर्कलिफ्ट ट्रकों के लिए प्रभार के नीचे टिप्पणी: तटीय रियायत दर केवल तटीय कार्गो पर लागू होगी और तटीय दर जहाज से तट अंतरण तक तथा क्वे से/को भंडारण यार्ड से/को अंतरण तक ही सीमित होगी। अन्य प्रचालनों के लिए विदेशी दर लागू होगी।	बेहतर स्पष्टता लाने और भारत सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार।	प्रस्तावित टिप्पणी सिवाएं “तटीय कार्गो प्रचालन” शब्दों को “तटीय कार्गो” से प्रतिस्थापित के मामूली से आशोधन के साथ अनुमोदित है।																																																		
अनुसूची 4.5 हार्बर मोबाईल क्रेन प्रभार के नीचे	अनुसूची 4.5 हार्बर मोबाईल क्रेन प्रभार के नीचे टिप्पणी:																																																				

टिप्पणी:		तटीय रियायत दर केवल तटीय कार्गो पर लागू होनी और तटीय दर जहाज से तट अंतरण तक तथा क्ये से/को भंडारण यार्ड से/को अंतरण तक ही सीमित होनी। अन्य प्रचालनों के लिए विदेशी दर लागू होगी।					
---		4.6. रीच स्टैकर		दरें इस कारण से प्रवृत्त की जाती है कि पत्तन खाली पड़े रहने पर अपने उपस्कर किराये पर दिये जा सकने के लिए ताकि आस्ति के उपयोग में सुधार लाया जा सके।	पत्तन ने लागत जमा 16% प्रतिफल के आधार पर प्रस्तावित दर की गणना की है जिस पर आदेश के पैरा 8 क्रमांक 3(vi) में चर्चा की गई है। प्रस्तावित नई मद से फार्म 3 में राजस्व आकलन लेखबद्ध भी किया गया है। उक्त को देखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क मदों को अनुमोदित किया जाता है।		
		क्र.सं.	श्रेणी			इकाई	दर (रु. में)
		1	रीच स्टैकर			प्रति घंटा या उसका भाग	4000
----		4.7 स्काई लिफ्ट किराया प्रभार					
		1250/- रु. प्रति घंटा या उसका एक भाग के लिए परंतु न्यूनतम 2500/-रु के अधीन।					
अध्याय- VI		अध्याय- VI					
कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) संबंधी प्रभार		कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) संबंधी प्रभार					
6.1. सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर स्टफिंग/डि-स्टफिंग प्रभार		6.1. सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर स्टफिंग/डि-स्टफिंग प्रभार		आधे कंटेनर के लिये और तत्संबंधी टिप्पणी 1 और 2 को विलुप्त कर दिया है क्योंकि इस तरह की स्थिति काफी विलक्षण ही होती है। इसके अतिरिक्त मानकीकरण सुनिश्चित करने के लिए आधे भरे कंटेनर की दर विलुप्त की जाती है।	पत्तन द्वारा दिये गए कारण के आधार पर आधे कंटेनर भार से संबंधित प्रस्तावित विलोपन अनुमोदित है।		
क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रु. में)					
		20'	40' और उससे अधिक				
1	कंटेनर के आधे भार के समतुल्य	1603.4750	2689.7000				
2	संपूर्ण कंटेनर भार के समतुल्य	3206.9500	5379.4000				
6.1.1 यूबी कंटेनरों के रिक्तीकरण प्रभार		6.1.1 यूबी कंटेनरों के डि-स्टफिंग प्रभार					
विवरण		दर प्रति कंटेनर (रु. में)					
		20'	40' और उससे अधिक				
कंटेनर के आधे भार के समतुल्य		2405.2125	4034.5500				
संपूर्ण कंटेनर भार के समतुल्य		4810.4250	8069.1000				
टिप्पणी:							
1. अपनी क्षमता से 50 प्रतिशत तक से कम भरे या खाली किए गये कंटेनर को आधा कंटेनर माना जाएगा।							
2. कंटेनर को टॉप अप करने, जांचने लेखाजोख करने या उचित भंडारण में आवश्यक कार्गो की भराई/निकासी की स्थिति में यदि यह भराई/निकासी 50 प्रतिशत उससे कम होती हैतो ऐसे मामलों में केवल 50 प्रतिशत भराई/निकासी							

/रिक्तीकरण प्रभार लिया जाएगा।																		
6.4. निकासी के लिए आयात और निर्यात-कंटेनरों के जांच प्रभार [कोई टिप्पणी नहीं]		6.4. निकासी के लिए आयात और निर्यात-कंटेनरों के जांच प्रभार टिप्पणी: कोचीन पत्तन द्वारा मिलान करने के लिए परीक्षण में कार्गो की स्टफिंग/डि-स्टफिंग करने के मामले में, ऊपर 6.1 में कंटेनर कार्गो के लिए लागू स्टफिंग/डि-स्टफिंग के प्रभारों के 50% प्रभार वसूले जायेंगे।		इन प्रभारों को सीमाशुल्क से क्लीयरेंस से पहले सुरक्षा सील के निरीक्षण के लिए एकत्र किया जाता है। यदि यह आवश्यक पाया जाता है कि कंटेनर्स का निरीक्षण किया ही जाना है तो इसे निरीक्षण के लिए रैंप पर ले जाया जाता है और इसलिए आंशिक स्टफिंग और डि-स्टफिंग अपेक्षित हो जाती है। अतः पत्तन खंड 6.1 के अनुसार सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर कार्गो कंटेनरों की स्टफिंग और डि-स्टफिंग के 50% प्रभार वसूल करता है।														
-		6.4.1 सीमा शुल्क से क्लीयर हुए कंटेनरों के डी-स्टफिंग/क्रास-स्टफिंग सुविधा प्रभार <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="2">दर प्रति कंटेनर (रु. में)</th></tr><tr><th>20'</th><th>40' और उससे अधिक</th></tr><tr><td>सीएफएस से बाहर कोचीन पत्तन के निर्दिष्ट क्षेत्र में सीमा शुल्क से क्लीयर हुए कंटेनरों की डी-स्टफिंग/क्रास स्टफिंग सुविधा प्रभार</td><td>284.49</td><td>568.98</td></tr></table>		विवरण	दर प्रति कंटेनर (रु. में)		20'	40' और उससे अधिक	सीएफएस से बाहर कोचीन पत्तन के निर्दिष्ट क्षेत्र में सीमा शुल्क से क्लीयर हुए कंटेनरों की डी-स्टफिंग/क्रास स्टफिंग सुविधा प्रभार	284.49	568.98	चूंकि क्रास स्टफिंग सुविधाएं उपलब्ध करायी जा रही हैं, इस दर को शामिल करने का प्रस्ताव है। दर का निर्धारण 6.4 के अनुसार पत्तन द्वारा इस समय वसूल किये जा रहे आयात और निर्यात कंटेनरों के परीक्षण के लिए प्रभारों पर आधारित है।						
विवरण	दर प्रति कंटेनर (रु. में)																	
	20'	40' और उससे अधिक																
सीएफएस से बाहर कोचीन पत्तन के निर्दिष्ट क्षेत्र में सीमा शुल्क से क्लीयर हुए कंटेनरों की डी-स्टफिंग/क्रास स्टफिंग सुविधा प्रभार	284.49	568.98																
		6.4.2 एफएस पर सीमाशुल्क दस्तावेजों के प्रिंट लेना <table><tr><th>विवरण</th><th>दर</th></tr><tr><td>30 पृष्ठ तक</td><td>70 रु. कर सहित</td></tr><tr><td>अन्य सीएफएस में कंटेनर सेवा के सीमाशुल्क दस्तावेजों के प्रिंट लेना</td><td>300 रु. कर सहित</td></tr></table>		विवरण	दर	30 पृष्ठ तक	70 रु. कर सहित	अन्य सीएफएस में कंटेनर सेवा के सीमाशुल्क दस्तावेजों के प्रिंट लेना	300 रु. कर सहित	यह सीओपीटी द्वारा किये गए व्ययों की प्रतिपूर्ति की प्राकृति के हैं। तदनुसार सीमाशुल्क दस्तावेजों की लागत लेखन-सामग्री की लागत और प्रचालन की लागत को सुविचार में लेकर दर निर्धारित की जाती है।								
विवरण	दर																	
30 पृष्ठ तक	70 रु. कर सहित																	
अन्य सीएफएस में कंटेनर सेवा के सीमाशुल्क दस्तावेजों के प्रिंट लेना	300 रु. कर सहित																	
अध्याय – VII. विविध प्रभार		अध्याय – VII. विविध प्रभार																
---		7.2 अधिकृत आगंतुकों के लिए वार्फ प्रवेश अनुमति-पत्र जारी करने संबंधी प्रभार <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>पास की वेप्पी</th><th>फीस</th></tr><tr><td>11.</td><td>आरएफआईडी कार्ड जारी करना</td><td>रु. 100 प्रति कार्ड</td></tr><tr><td>12.</td><td>आरएफआईडी टैग जारी करना</td><td>रु. 70 प्रति टैग</td></tr><tr><td>13.</td><td>गुम हो जाने पर डुप्लीकेट कार्ड</td><td>रु. 200 प्रति कार्ड</td></tr><tr><td>14.</td><td>गुम हो जाने पर डुप्लीकेट टैग</td><td>रु. 140 प्रति टैग</td></tr></table>		क्र.सं.	पास की वेप्पी	फीस	11.	आरएफआईडी कार्ड जारी करना	रु. 100 प्रति कार्ड	12.	आरएफआईडी टैग जारी करना	रु. 70 प्रति टैग	13.	गुम हो जाने पर डुप्लीकेट कार्ड	रु. 200 प्रति कार्ड	14.	गुम हो जाने पर डुप्लीकेट टैग	रु. 140 प्रति टैग
क्र.सं.	पास की वेप्पी	फीस																
11.	आरएफआईडी कार्ड जारी करना	रु. 100 प्रति कार्ड																
12.	आरएफआईडी टैग जारी करना	रु. 70 प्रति टैग																
13.	गुम हो जाने पर डुप्लीकेट कार्ड	रु. 200 प्रति कार्ड																
14.	गुम हो जाने पर डुप्लीकेट टैग	रु. 140 प्रति टैग																
		घाटों पर आरएफआईडी के प्रवृत्त होने से, आरएफआईडी कार्ड/टैग जारी करने की अलग दरें लागू की गई थीं।	पत्तन द्वारा दिये गए कारण के आधार पर, प्रस्तावित दर अनुमोदित है।															

	15.	मुट्टनचैरी घाट में पत्तन प्रयोक्ताओं के गैर-कार्गो वाहनों के प्रवेश के लिए एक वर्ष तक की वैधता के लेमिनेटड पास जारी करना।	रु. 50																																		
---	अनुसूची 7.2 के नीचे टिप्पणी: खंड 7.2 में निर्दिष्ट सभी दरें प्रचलित दरों पर करें (जीएसटी) सहित है।			बेहतर स्पष्टता सुनिश्चित करने के लिए आदेश में करें पर टिप्पणी लागू की गई है।	पत्तन द्वारा दिये गए कारण के आधार पर, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है। ऐसी प्रतीत होता है कि यह लागू होने तथा दरों की वसूली सहज करने के लिए प्रवृत्त की गई है।																																
7.5. होर्डिंग प्रभार <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>इकाई</th><th>दर (रु. में)</th></tr><tr><td>1</td><td>एकतरफा होर्डिंग</td><td rowspan="6">प्रति वर्ग मीटर वार्षिक या वर्ष का कोई भाग</td><td></td></tr><tr><td>(क)</td><td>आई जी रोड और त्रिस्टो रोड के साईड बर्म पर</td><td>10000</td></tr><tr><td>(ख)</td><td>अन्य मार्गों के साइड बर्म</td><td>5000</td></tr><tr><td>2</td><td>दोतरफा होर्डिंग</td><td></td></tr><tr><td>(क)</td><td>आई जी रोड और त्रिस्टो रोड के साईड बर्म पर</td><td>20000</td></tr><tr><td>(ख)</td><td>अन्य मार्गों के साइड बर्म</td><td>10000</td></tr><tr><td>3</td><td>न्यॉन बोर्ड</td><td></td><td>5000</td></tr></table> <p>इस अनुसूची के मौजूदा दरमानों में यथानिर्धारित टिप्पणियां:</p>				क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु. में)	1	एकतरफा होर्डिंग	प्रति वर्ग मीटर वार्षिक या वर्ष का कोई भाग		(क)	आई जी रोड और त्रिस्टो रोड के साईड बर्म पर	10000	(ख)	अन्य मार्गों के साइड बर्म	5000	2	दोतरफा होर्डिंग		(क)	आई जी रोड और त्रिस्टो रोड के साईड बर्म पर	20000	(ख)	अन्य मार्गों के साइड बर्म	10000	3	न्यॉन बोर्ड		5000	विलुप्त		प्रतिस्पर्धी दरें प्राप्त करने के लिए पत्तन होर्डिंग का आबंटन भविष्य में ई-नीलामी से करेगा।	पत्तन द्वारा दिये गए कारण के आधार पर, प्रस्तावित विलोपन अनुमोदित है।			
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु. में)																																		
1	एकतरफा होर्डिंग	प्रति वर्ग मीटर वार्षिक या वर्ष का कोई भाग																																			
(क)	आई जी रोड और त्रिस्टो रोड के साईड बर्म पर		10000																																		
(ख)	अन्य मार्गों के साइड बर्म		5000																																		
2	दोतरफा होर्डिंग																																				
(क)	आई जी रोड और त्रिस्टो रोड के साईड बर्म पर		20000																																		
(ख)	अन्य मार्गों के साइड बर्म		10000																																		
3	न्यॉन बोर्ड		5000																																		
7.7. पत्तन परिसर में कार्गो/ पोतीय प्रचालन के अलावा छायांकन या सिने-चित्रण: <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>इकाई</th><th>दर (रु. में)</th></tr><tr><td>1.</td><td>चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण</td><td rowspan="3">प्रतिदिन या उसका कोई अंश</td><td>40000</td></tr><tr><td>2</td><td>वीडियो कैमरा से वीडियो ग्राफी</td><td>20000</td></tr><tr><td>3</td><td>स्टिल कैमरा से फोटोग्राफी</td><td>1000</td></tr></table>				क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु. में)	1.	चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण	प्रतिदिन या उसका कोई अंश	40000	2	वीडियो कैमरा से वीडियो ग्राफी	20000	3	स्टिल कैमरा से फोटोग्राफी	1000	7.6.1 अन्य क्षेत्रों में तस्वीरें लेना या फिल्मों की शूटिंग करना <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>दर रु. प्रति दिन (0000 चंटे से 2400 चंटे)</th><th>दर रु. में प्रति बधा दिन (0000 चंटे से 1200 चंटे और 1200 चंटे से 2400 चंटे)</th></tr><tr><td>1.</td><td>चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण</td><td>80000</td><td>40000</td></tr><tr><td>2.</td><td>चालक और कलाकारों सहित 10 व्यक्तियों से कम की वीडियो कैमरे से वीडियो ग्राफी</td><td>40000</td><td>20000</td></tr><tr><td>3.</td><td>स्टिल कैमरा से फोटो ग्राफी</td><td>2000</td><td>एनए</td></tr></table>		क्र.सं.	विवरण	दर रु. प्रति दिन (0000 चंटे से 2400 चंटे)	दर रु. में प्रति बधा दिन (0000 चंटे से 1200 चंटे और 1200 चंटे से 2400 चंटे)	1.	चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण	80000	40000	2.	चालक और कलाकारों सहित 10 व्यक्तियों से कम की वीडियो कैमरे से वीडियो ग्राफी	40000	20000	3.	स्टिल कैमरा से फोटो ग्राफी	2000	एनए	मांग के आधार पर क्षेत्रों को मुख्य क्षेत्र और अन्य क्षेत्र में विभक्त करके अलग से दरें निकाली गई हैं। इसमें आधे दिन की दरें भी शामिल हैं। पूर्व दरमानों में दरों में वृद्धि नहीं की गई थी। वर्तमान प्रस्ताव में स्थान के आधार पर विभाजन का प्रस्ताव जोड़ा जायेगा। मुख्य क्षेत्रों में 100% वृद्धि का प्रस्ताव है और अन्य स्थानों में 50% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। दरों में आधे दिन की दरों भी शामिल हैं। ये दरें बाजार प्रवृत्तियों और मांग को देखते हुए निर्धारित की गई थीं। अतः प्रस्तावित वृद्धि उचित पायी जाती है।	पत्तन द्वारा दिये गए कारण के आधार पर, प्रस्तावित अनुसूचियां अनुमोदित है।
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु. में)																																		
1.	चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण	प्रतिदिन या उसका कोई अंश	40000																																		
2	वीडियो कैमरा से वीडियो ग्राफी		20000																																		
3	स्टिल कैमरा से फोटोग्राफी		1000																																		
क्र.सं.	विवरण	दर रु. प्रति दिन (0000 चंटे से 2400 चंटे)	दर रु. में प्रति बधा दिन (0000 चंटे से 1200 चंटे और 1200 चंटे से 2400 चंटे)																																		
1.	चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण	80000	40000																																		
2.	चालक और कलाकारों सहित 10 व्यक्तियों से कम की वीडियो कैमरे से वीडियो ग्राफी	40000	20000																																		
3.	स्टिल कैमरा से फोटो ग्राफी	2000	एनए																																		

	<p>टिप्पणी: वेलिंगटन द्वीप में मुख्य क्षेत्र महुनचेरी टॉल गेट के भीतर और एनकुल्लम टॉल गेट से नार्थ एंड तक और घाटों को पत्तन क्षेत्र के रूप में परिभाषित किया गया है।</p> <p>7.6.2 अन्य क्षेत्रों में तस्वीरें लेना या फिल्मों की शूटिंग करना</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>दर रु. प्रति दिन (0000 रु. से 2400 रु. तक)</th><th>दर रु. में प्रति वधा दिन (0000 रु. से 1200 रु. और 1200 रु. से 2400 रु. तक)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण</td><td>60000</td><td>30000</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>चालक और कलाकारों सहित 10 व्यक्तियों से कम की वीडियो कैमरे से वीडियो ग्राफी</td><td>30000</td><td>15000</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>स्टिल कैमरा से फोटो ग्राफी</td><td>1500</td><td>एनए</td></tr> </tbody> </table> <p>टिप्पणी: अन्य क्षेत्रों में वेलिंगटन द्वीप में टॉल गेटों के बाहर पुथुपिन, वल्लारपदम, बोलगेटी, एनकुल्लम, पल्लूरुथी, धेवरा और फोर्ट कोचि स्थित सभी पत्तन परिसर शामिल हैं।</p>	क्र.सं.	विवरण	दर रु. प्रति दिन (0000 रु. से 2400 रु. तक)	दर रु. में प्रति वधा दिन (0000 रु. से 1200 रु. और 1200 रु. से 2400 रु. तक)	1.	चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण	60000	30000	2.	चालक और कलाकारों सहित 10 व्यक्तियों से कम की वीडियो कैमरे से वीडियो ग्राफी	30000	15000	3.	स्टिल कैमरा से फोटो ग्राफी	1500	एनए																		
क्र.सं.	विवरण	दर रु. प्रति दिन (0000 रु. से 2400 रु. तक)	दर रु. में प्रति वधा दिन (0000 रु. से 1200 रु. और 1200 रु. से 2400 रु. तक)																																
1.	चलचित्र कैमरा से फिल्म/ दस्तावेजी फिल्म निर्माण	60000	30000																																
2.	चालक और कलाकारों सहित 10 व्यक्तियों से कम की वीडियो कैमरे से वीडियो ग्राफी	30000	15000																																
3.	स्टिल कैमरा से फोटो ग्राफी	1500	एनए																																
<p>7.9. लाईसेंस फीस और निरीक्षण फीस</p> <p>वेलम, नौकाओं/जेटियों के वे स्वामी जो अपने वॉटर फ्रंट को प्रयोग करने के लिए एस डबल्यू टीडी, केएसआईएनईटी, कोचीन निगम जैसे सरकारी संगठनों और धार्मिक संस्थाओं के स्वामित्व में वेलम /नौकाओं और जेटियों के साथ जुड़ने के इच्छुक लोगों के लिए।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>इकाई</th><th>दर (रु.में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>जेट्टी व पायर्स</td><td>वार्षिक दर प्रति जेट्टी</td><td>1297</td></tr> <tr> <td>2</td><td>निरीक्षण फीस</td><td>वार्षिक दर प्रति जेट्टी</td><td>546</td></tr> <tr> <td>3</td><td>लाईसेंस फीस विलंब से जमा कराने पर अतिरिक्त फीस</td><td>जेट्टी/पायर्स-मासिक</td><td>20</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु.में)	1	जेट्टी व पायर्स	वार्षिक दर प्रति जेट्टी	1297	2	निरीक्षण फीस	वार्षिक दर प्रति जेट्टी	546	3	लाईसेंस फीस विलंब से जमा कराने पर अतिरिक्त फीस	जेट्टी/पायर्स-मासिक	20	<p>7.8. लाईसेंस फीस और निरीक्षण फीस</p> <p>वेलम, नौकाओं/जेटियों के वे स्वामी जो अपने वॉटर फ्रंट का प्रयोग एसडबल्यूटीडी, केएसआईएनसी, डीटीपीसी, आई एफ पी, मतिस्फेड, सीआईएफनीटी, कोचीन निगम जैसे सरकारी संगठनों और धार्मिक संस्थाओं के स्वामित्व में वेलम /नौकाओं और जेटियों को बांधने और अन्य स्वामियों से सम्बंधित वेलम /नौकाओं को बांधने के लिए मौजूदा जलाग्र जेटियों का प्रयोग करते हैं।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>जेट्टी का विवरण</th><th>इकाई</th><th>दर (रु. में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>सरकारी जेटियों (सिंचाई विभाग केएसआईएनसी, निगम, एसडबल्यूटी, पर्यटन विभाग, केटीडीसी)</td><td>दर प्रति जेट्टी प्रति वर्ष</td><td>2,000/</td></tr> <tr> <td>2</td><td>अपार्टमेंट परिसर स्पीड नौकाओं होटलों शिपयाडों, ईंधन पम्पों की निजी जेटियां</td><td>दर प्रति जेट्टी प्रति वर्ष</td><td>1,00,000/</td></tr> <tr> <td>3</td><td>स्लिपवे</td><td>दर प्रति जेट्टी</td><td>35,000/</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	जेट्टी का विवरण	इकाई	दर (रु. में)	1	सरकारी जेटियों (सिंचाई विभाग केएसआईएनसी, निगम, एसडबल्यूटी, पर्यटन विभाग, केटीडीसी)	दर प्रति जेट्टी प्रति वर्ष	2,000/	2	अपार्टमेंट परिसर स्पीड नौकाओं होटलों शिपयाडों, ईंधन पम्पों की निजी जेटियां	दर प्रति जेट्टी प्रति वर्ष	1,00,000/	3	स्लिपवे	दर प्रति जेट्टी	35,000/	<p>नौकाओं और जेटियों के लिए लाइसेंस शुल्क और निरीक्षण शुल्क को आशोधित किया गया है और मौजूदा दरमानों से 7.9.1, 7.9.2 तथा 7.9.3 को विलुप्त करते समेकित विवरण खंड 7.8 में अंतर्विष्ट किया गया है।</p>	<p>पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर पत्तन द्वारा सुकर और सरलीकृत प्रस्तावित अनुसूची अनुमोदित की जाती है।</p>
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु.में)																																
1	जेट्टी व पायर्स	वार्षिक दर प्रति जेट्टी	1297																																
2	निरीक्षण फीस	वार्षिक दर प्रति जेट्टी	546																																
3	लाईसेंस फीस विलंब से जमा कराने पर अतिरिक्त फीस	जेट्टी/पायर्स-मासिक	20																																
क्र.सं.	जेट्टी का विवरण	इकाई	दर (रु. में)																																
1	सरकारी जेटियों (सिंचाई विभाग केएसआईएनसी, निगम, एसडबल्यूटी, पर्यटन विभाग, केटीडीसी)	दर प्रति जेट्टी प्रति वर्ष	2,000/																																
2	अपार्टमेंट परिसर स्पीड नौकाओं होटलों शिपयाडों, ईंधन पम्पों की निजी जेटियां	दर प्रति जेट्टी प्रति वर्ष	1,00,000/																																
3	स्लिपवे	दर प्रति जेट्टी	35,000/																																

		प्रति वर्ष			
4	कंक्रीट जेटी - मछली और बर्फ का लदान और उतराया, बर्फखानों के निकट स्थित जेटियां जिनका प्रयोग अन्यो से संबंधित 4 या अधिक मत्स्य नौकाओं को बांधने के लिए वाणिज्यिक रूप से किया जाता है।	दर प्रति जेटी प्रति वर्ष	35,000/-		
5	कंक्रीट जेटी - जिनका प्रयोग अन्यो से संबंधित 3 से अधिक नहीं मत्स्य नौकाओं को बांधने के लिए वाणिज्यिक रूप से किया जाता है।	दर प्रति जेटी प्रति वर्ष	10,000/-		
6	काष्ठ जेटियां - अन्यो की मत्स्य नौकाओं को बांधने के लिए प्रयोग में लाई जाती है।	दर प्रति जेटी प्रति वर्ष	10,000/-		
7	आशीर्वाद के प्रयोजन से मंदिर, मस्जिद और चर्च आदि	दर प्रति जेटी प्रति वर्ष	5,000/-		
<p>उक्त दरें विनियमों के अनुसार नियत की गयी हैं और केंद्र सरकार की अधिसूचना के अधीन हैं। तथापि इन दरों को राज्य सरकार द्वारा पहले ही अधिसूचित कर दिया गया है।</p> <p>टिप्पणी:-</p> <ol style="list-style-type: none"> उपर्युक्त दरें, प्रचलित दर पर लागू, कर रहित हैं। उक्त दरें निरीक्षण शुल्क सहित हैं। नई कंक्रीट /अस्थायी जेटियों के लिए लीज़ किराया लाइसेंस शुल्क के अतिरिक्त बैक वॉटर बेड के मद्देनज़र लिया जाएगा। बेड ऑफ बैक वाटर का लीज़ किराया लागू पट्टा किरायों का 50 प्रतिशत होगा। सिंचाई विभाग, केरल सरकार तथा मुल्वाकाड पंचायत, एर्नाकुलम के स्वामित्वाधीन जेटियां लाइसेंस शुल्क और निरीक्षण शुल्क से मुक्त हैं। 					
				<p>अनुसूची के तत्काल नीचे टिप्पणी जो बताती है कि उक्त दरें विनियमों के अनुसार नियत की गयी हैं और केंद्र सरकार की अधिसूचना के अधीन हैं। तथापि इन दरों को राज्य सरकार द्वारा पहले ही अधिसूचित कर दिया गया है। 3 नवंबर 2017 के आदेश संख्या एसडब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी के दरमानों में रखी नहीं गई है। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाती हैं।</p>	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 22nd November, 2019

No.TAMP/10/2019-COPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for general revision of its Scale of Rates, on 10 October 2019. Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 10 October 2019 was notified in the Gazette of India on 30 October 2019 vide Gazette No.378. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the COPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No.TAMP/10/2019-COPT****Cochin Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 10th day of October 2019)

This case relates to the proposal received from Cochin Port Trust (COPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The existing SOR of the COPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/58/2015-COPT dated 27 February 2016 which was notified in the Gazette of India on 04 May 2016 vide Gazette No.180. The validity of existing SOR of COPT expired on 31 March 2019 as prescribed in the said Order. The validity of said existing SOR of COPT is extended upto 30 September 2019 and communicated to all Major Port Trusts including COPT vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019.

3.1. All the Major Port Trusts were governed by the Tariff Policy, 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. The validity of the said Tariff Policy was till 12 January 2018.

3.2. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR which are due for revision in Major Port Trusts with effect from 01 April 2019 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy Guidelines, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy is notified in the Gazette of India vide Gazette No.29 dated 30 January 2019. The said Working Guidelines, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including COPT vide our letter dated 04 February 2019.

4.1. The COPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2018 vide its letter No.FD/Costing/Revision of SoR-2019-2022/2018 dated 11 January 2019 for general revision of its SOR. The submissions made by COPT in its general revision proposal are summarized below:

- (i). The COPT has prepared the Tariff proposal considering the new Tariff Policy for Major Ports, 2018.
- (ii). 1/3rd of the Contribution to Pension Fund and arrears of salary & wages while computing the Annual Revenue Requirement (ARR) has been considered in computation of average expenses. The ARR of COPT is arrived after considering average of expenses of the three years 2015-16, 2016-17 and 2017-18, 16% Return on Capital Employed and considering WPI indexation for the year 2018-19 at 3.45%. ARR works out to ₹405.16 crores.

- (iii). Revenue Estimation has been arrived based on the actual traffic for the year 2017-18 and after considering proposed increase of 25% in the vessel related charges and 10% in cargo related charges (except ship store, where proposed increase is 20%) across all items in SOR. The revenue estimation figure is ₹397.54 crores. Hence, there is a deficit of ₹7.62 crores.
- (iv). In case of Vessel Related Charges (VRC), even though MOS vide letter dated 17 September 2015 had previously stated that restatement of coastal vessels should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vs US Dollar so that vessel related charges for all the coastal vessels shall not exceed 60% of corresponding charges for other vessels. Subsequently, the MOS vide its letter dated 11 May 2016 kept the above order in abeyance and directed the Ports not to consider the above policy of taking into account exchange rate fluctuation of Indian Rupee vs US Dollar for fixing of rates for coastal vessels. Due to this, coastal vessels are in effect enjoying concession of approximately 60% instead of default concession of 40% as directed by the MOS. It is important to note that efforts and costs involved in rendering of services to foreign and coastal vessels are the same as far as Port is concerned.
- (v). Rates for VRC (Port dues & Pilotage) were increased in the year 2010 and subsequently no increase was proposed during the SOR revision in 2013. During the revision in 2016, Port proposed an increase of 5% only. Considering that the increase in operating expenditure such as fuel costs, salaries and wages etc., over the past 8 years have almost doubled, it is pertinent for the Port to increase the charges in order to sustain. Therefore, it is proposed to increase all the VRC by 25%.
- (vi). In the case of Cargo Related Charges (CRC), COPT has proposed to increase all the rates by 10% other than wharfage of crude oil and waterfront royalty of LNG which are governed by a MOU between COPT and the party.
- (vii). In the case of charges covered by Miscellaneous chapter, following tariff increase are proposed:

Sl. No.	Item	Proposed increase
1.	Ports' Fire Equipment	50%
2.	Wharf entry permit	20%
3.	Erection of Hoardings	Proposed to be removed
4.	Taking Photographs or shooting films in the Port premises*	100%
5.	Licence fee for the use of Port's bunks	2%
6.	License fee & Inspection fee (Jetty)	-
7.	Toll Charges (Incl. Vehicle Parking fee inside Port premises)	20%

* **A new classification has been introduced specifying charges as applicable to areas within and outside Willingdon Island as well as rates for half a day is also added.**

- (viii). In addition to the above, Port has proposed to incorporate new rates for anchorage charges and for hire of reach stacker and skylift. Accordingly, rates have been proposed in the SOR under relevant chapters.
- (ix). In this backdrop, a proposal is forwarded for consideration by the TAMP with a request to issue a favorable Order. The Port has also kindly requested to condone the delay in sending the proposal.

4.2. The COPT has furnished detailed computation of ARR in Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form-3. The ARR and revenue estimation at Form-3 are duly certified by the practicing Chartered Accountant and Financial Advisor and Chief Accounts Officer of COPT.

(i). A summary position of ARR computation furnished by COPT is tabulated below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	255.08	258.50	252.84
(ii).	Management & general Overheads	111.28	110.01	114.38
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	184.52	203.69	197.18
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	550.87	572.20	564.40
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	21.69	23.66	23.22
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	16.71	17.92	18.54
	(c). Allocated FME	27.71	33.18	31.97
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	66.12	74.75	73.73
(ii).	Interest on loans	17.66	3.73	0.09
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	Salary arrears payable to officers	0.00	2.27	18.12
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	0.00	2.27	18.12
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	93.86	112.71	102.33
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	52.93	51.30	56.97
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0	0	0
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	230.58	244.76	251.24
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	320.30	327.44	313.16
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	320.30		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			401.26
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			24.58
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			41.00
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.			
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015.			
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			0.49
	(b). Sundry Debtors			17.58
	(c). Cash			43.06

	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	61.12
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	445.96
(6).	Return @ 16%	71.35
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]	391.65
(8).	Indexation for 18-19 @ 3.45%	13.51
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	405.16
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.10 above	397.54

- (ii). The COPT has furnished in Form-3 detailed working of revenue estimation at the existing tariff as well as at the proposed tariff for the actual traffic of 2017-18. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed tariff from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges is ₹397.54 crores.

- (iii). Proposal of COPT to meet the estimated ARR:

- (a). The COPT has proposed to increase all CRC by 10% (except ship store wharfage for which proposed increase is 20%).
- (b). The COPT has proposed to increase all VRC by 25%.
- (c). Miscellaneous charges:

Sl. No.	Item	Proposed increase
1.	Ports' Fire Equipment	50%
2.	Wharf entry permit	20%
3.	Erection of Hoardings	Proposed to remove
4.	Taking Photographs or shooting films in the Port premises*	100%
5.	Licence fee for the use of Port's bunks	2%
6.	License fee & Inspection fee (Jetty)	-
7.	Toll Charges (Incl. Vehicle Parking fee inside Port premises)	20%

- (iv). Concession to foreign container vessels are being given by the Port and these rebates are given since the year 2011. Concession figure amounts to ₹73.81 crores during 2017-18 and it has been in the range of ₹70-₹80 crores during past 2 years. For revenue estimation purpose, concession given during the year 2017-18 to the tune of ₹73.81 crores has been reduced during the year 2018-19 as well.
- (v). GRT considered for estimation of Pilotage, Port dues and Berth Hire will not match. This is due to following reasons:
- (a). Port dues-Reduced GRT is applicable in the case of tanker vessels.
- (b). Berth hire - No berth hire charges are collected for SBM & LNG vessels.
- (vi). Exchange rate considered for revenue estimation is ₹64.47 which was the average rate during year 2017-18.
- (vii). Since the rates for cruise vessels are governed by a direction from the MOS, it has not been considered as part of SOR and has been excluded from revenue estimation.
- (viii). No increase proposed in security charges.

(ix). The Performance Standards proposed by COPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Actuals 2017-18
(1).	Cargo Related Services	
(a).	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) Break Bulk	1079
	(ii) Containers	19151
	(iii) Dry Bulk	4923
	(iv) Liquid Bulk	30452
(b).	Average Moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	30.43
(2).	Vessel Related Services	
(a).	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	1.54
(b).	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	0.43
(3).	Any other parameters found relevant by the Port	---

5. Subsequently, in continuation to the letter dated 11 January 2019, the COPT vide its email dated 16 January 2019 has stated that it was decided to remove the hoarding charges (Clause 7.5. of the existing SOR) from the proposed SOR since it was decided to go for tender-cum-auction in the earmarked areas. The Port has made necessary changes in the proposed SOR. However, in Form no.5, Clause No.7.5, Charges for Erection Hoardings was not deleted in the Column of proposed SOR. Hence, COPT has furnished modified form 5 to that extent and requested schedule 7.5 to be read as "Deleted from SOR".

6. As per Clause No.4.4.2 of Tariff Policy for Major Ports, 2018 Port is mandated to host the draft SOR along with the proposed Performance Standards in its website and give the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stake holders/ users within 15 days' time. A list of users / users organization/ BOT operator to be consulted in this case was forwarded to COPT and the COPT was requested to confirm the hosting of its entire proposal (excluding Annual Accounts) in its website duly providing the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder / users within 15 days' time. The COPT vide its e-mail dated 11 January 2019 has confirmed that the proposal forwarded to the TAMP for consideration was hosted in the COPT website and Port has also intimated to the concerned users/ user organisations as per list provided by TAMP and few additional users/ user associations.

7. The comments received from concerned users/ user organisations from time to time on the subject proposal were forwarded to COPT as feedback information. Cochin Steamer Agents Association (CSAA) and Cochin Shipyard Limited (CSL) have furnished their comments directly to COPT. The COPT has furnished its comments on the comments of users/ user organisations vide its letters dated 19 February 2019 and 05 April 2019.

8. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was requested vide our letter dated 04 June 2019 to furnish additional information / clarifications. After a reminder, the COPT has furnished its reply on additional information/ clarification vide its letter dated 20 June 2019. A summary of additional information/ clarification sought by us and reply furnished by COPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by COPT
1.	General:	
	The port is requested to furnish copy of the Board approval at the earliest.	Copy of the Board Resolution is furnished as Annexure-A.
2.	Annual Revenue Requirement (FORM NO.1):	
(i).	As per Form-1, indexed Annual Revenue Requirement (ARR) is ₹405.16 crores; the total revenue realizable from the proposed tariff is ₹471.35 crores, higher than the indexed ARR. After adjusting the concession to container vessel in Vessel Related Charges to the extent of ₹73.81 crores, the COPT has shown a figure of ₹397.53 crores as estimated revenue at the proposed SOR. When the indexed ARR is only ₹405.16 crores this Authority may not be in position to approve SOR to	Form 1 and Form 3 is re-drafted after considering all suggestions in the foregoing paragraphs like exchange rate (as on 31.12.2018), 1/3 rd of Gratuity Fund, Salary & wages arrears as appearing in the Administration Report matching with Annual Accounts of COPT etc. It may be kindly noted that as against the ARR of ₹416.27 crore, the actual revenue earned in the year

	<p>realize a revenue of ₹471.35 crores which is more than the indexed ARR. Extension of concession in tariff is in the discretion of COPT and that concession cannot be facted in the calculation of revenue estimation in Form-3.</p> <p>Therefore, the COPT to redraft the Form-3 and draft SOR to realize the indexed ARR of ₹405.16 crores. In the absense of redrawn Form-3 and draft SOR, this Authority may be constrained to reduce the proposed increase to bring revenue estimation in Form-3 at par with indexed ARR of ₹405.16 crores.</p>	<p>2017-18 is ₹323.39 crore and Revenue Estimation shows ₹401.68 crore which shows that there is still a gap of ₹14.60 crores with reference to estimation and ₹92.88 crores as compared to actual 2017-18 with reference to ARR. Hence the proposal to increase the cargo related charges by 10%, VRC by 25% and Miscellaneous charges with the range of 2% to 100% is justifiable to take care of deficit in pension fund to the tune of ₹2,600 crores in the long run.</p>								
(ii).	<p>Sl. No.2 (iii): <u>2/3 of one-time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of ex-gratia payment, etc.:</u></p>									
	<p>As per Clause 2.2 of the Tariff Policy 2018, only 1/3rd of one-time expenses like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of ex-gratia payments arising out of wage revision etc. need to be considered in the ARR computation which means 2/3rd to be excluded. However, the excluded salary arrears payable to officers at 2/3rd of ₹3.40 crores i.e. ₹2.27 crores and 2/3rd of ₹27.18 crores i.e. ₹18.12 crores for the years 2016-17 and 2017-18 respectively do not match with the figures reported in the Administrative Report at Nil for the years 2015-16 and 2016-17 and ₹13.59 crores for the year 2017-18. The COPT to make necessary correction in Form-1 in the ARR computation so as to be in line with the Tariff Policy 2018. Even, Notes under Form-1 require the port to furnish a working reconciling the amount reported in the Audited Annual Accounts and the figures considered in the cost statement. The COPT has not furnished requisite reconciliation working. Kindly provide the same. The COPT to furnish modified ARR (Form-1) duly certified by the Practicing Chartered Accountant / Cost and Management Accountant.</p>	<p>Figures are now corrected and matched with Administration Report.</p> <p>The Form-1 to 4 and 6 duly certified by practicing Chartered Accountant is furnished.</p>								
(iii)	<p>Sl. No.2 (iv): <u>2/3 of the Contribution to the Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund:</u></p>									
	<p>As per Clause 2.2 of the Tariff Policy 2018, 1/3rd of the Contribution to the Superannuation funds (Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund) need to be considered in the ARR computation which means 2/3rd to be excluded. As against the above position, the COPT has excluded 2/3rd of ₹140.80 crores, ₹169.06 crores and ₹153.50 crores being contribution towards only Pension Fund for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively. However, the Audited Annual Accounts of the COPT for the years 2015-16 to 2017-18 has also reported contribution to the Gratuity Trust Fund, which is part of the Superannuation Fund are as given below: (In Lakhs)</p> <table><tr><th>Items</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>Gratuity Fund</td><td>2232.80</td><td>1469.97</td><td>1571.00</td></tr></table> <p>The port has, however, not excluded 2/3rd of the above item in the ARR computation. The COPT is, therefore, requested to make necessary correction in Form -1 in the ARR computation so as to be in line with the Tariff Policy 2018. Even, Notes under Form-1 require the port to furnish a working reconciling the amount reported in the Audited Annual Accounts and the figures considered in the cost statement. The COPT has not furnished requisite reconciliation working. Kindly provide</p>	Items	2015-16	2016-17	2017-18	Gratuity Fund	2232.80	1469.97	1571.00	<p>Contribution to the Gratuity Fund has been corrected to the extent of 1/3rd of the total figure captured in ARR estimates.</p>
Items	2015-16	2016-17	2017-18							
Gratuity Fund	2232.80	1469.97	1571.00							

	the same. The COPT to furnish modified ARR (Form-1) duly certified by the Practicing Chartered Accountant / Cost and Management Accountant.																				
3.	Revenue estimation (Form-3):																				
(i).	<p>The COPT has stated that traffic figures based on 2017-18 actuals are considered for revenue estimation. In this regard, the COPT is requested to furnish the following information / clarification:</p> <p>The COPT has furnished Annual Administrative report for the year 2017-18. The total GRT Vessels considered in Form-3 for estimating revenue from Port Dues, Pilotage and Berth Hire charges are as shown below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Vessel type</th><th colspan="3">GRT considered in estimating the revenue from</th></tr><tr><th>Port Dues</th><th>Pilotage</th><th>Birth Hire Charges</th></tr><tr><td>Foreign Vessels</td><td>2,85,47,397</td><td>3,07,82,934</td><td>2,08,41,675</td></tr><tr><td>Coastal Vessels</td><td>1,13,02,873</td><td>1,29,64,456</td><td>1,21,64,664</td></tr><tr><td>Total</td><td>3,98,50,270</td><td>4,37,47,390</td><td>3,30,06,339</td></tr></table> <p>It can be seen from the above table that there is mismatch in GRT considered for estimating the various VRCs. Further, the GRT considered by the port do not match with GRT of vessels for the year 2017-18 (Page No.100 of administration report) at 4,30,63,756 GRT reported in the Annual Administrative Report of 2017-18.</p> <p>The COPT to, therefore, explain the reasons for above mismatch and broadly reconcile the GRT considered in the revenue estimation with the GRT of vessels reported in the Administrative Report for the year 2017-18.</p>	Vessel type	GRT considered in estimating the revenue from			Port Dues	Pilotage	Birth Hire Charges	Foreign Vessels	2,85,47,397	3,07,82,934	2,08,41,675	Coastal Vessels	1,13,02,873	1,29,64,456	1,21,64,664	Total	3,98,50,270	4,37,47,390	3,30,06,339	GRT considered for estimating revenue from Port dues, Pilotage & Berth Hire: GRT is matched with the Administration Report and Form 3, Annexure-B – Table A, B and C have been corrected accordingly.
Vessel type	GRT considered in estimating the revenue from																				
	Port Dues	Pilotage	Birth Hire Charges																		
Foreign Vessels	2,85,47,397	3,07,82,934	2,08,41,675																		
Coastal Vessels	1,13,02,873	1,29,64,456	1,21,64,664																		
Total	3,98,50,270	4,37,47,390	3,30,06,339																		
(ii).	As per Annexure-A of Form-3, the total cargo traffic (in tonnes) considered for estimation of revenue from Cargo related services is 2,82,31,611 tonnes which do not match with the actual cargo volume of 2,91,38,258 tonnes (Page Nos.64 & 65 of administration report) reported in the Administrative Report for the year 2017-18. The COPT to reconcile the cargo volume considered in the revenue estimation with the figures reported in the Annual Administrative Report of 2017-18.	Mismatch in cargo volumes: Cargo volumes considered by COPT for revenue estimation was 28.23 MMT. While the cargo as per the Administration Report is 29.13 MMT. Figures corrected as appearing in the Administration Report.																			
(iii)	It is seen from the revenue estimation at the proposed Scale of Rates (Form-3) that the port has not captured any revenue impact in respect of the following tariff items proposed in the Scale of Rates:																				
	<p>(a). New tariff items proposed for which the port has not captured any revenue impact or estimated nil revenue in Form-3 is as follows:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Respective Schedule under proposed SOR</th></tr><tr><td>Hire of Pilot Launch</td><td>2.2.7</td></tr><tr><td>Entry fee for tanker trucks supplying fresh water to ships</td><td>3.1. Sl. No.17 (ii)</td></tr><tr><td>Hire charges for port equipment: Charges for Oil skimmer - M. V. Venad,</td><td>Schedule 4.3</td></tr><tr><td>Customs document printout at CFS</td><td>6.4.2</td></tr></table>	Particulars	Respective Schedule under proposed SOR	Hire of Pilot Launch	2.2.7	Entry fee for tanker trucks supplying fresh water to ships	3.1. Sl. No.17 (ii)	Hire charges for port equipment: Charges for Oil skimmer - M. V. Venad,	Schedule 4.3	Customs document printout at CFS	6.4.2	<p>Revenue Estimation in respect of new tariff items:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Item</th><th>Remarks</th><th>Basis for proposing the rate and considering the item in revenue estimation</th></tr><tr><td>1</td><td>Hire of Pilot Launch</td><td>Revenue impact has been captured. Please refer S. No.16 & 17 in Form 3</td><td>The rate was fixed by taking cost plus 16% return formula and implemented on adhoc basis w.e.f. 01.06.2017. The rate was approved by the Board and was introduced owing to an unforeseen situation of collision of a fishing boat with a vessel at Cochin Anchorage. The agenda and resolution approving</td></tr></table>	Sr. No.	Item	Remarks	Basis for proposing the rate and considering the item in revenue estimation	1	Hire of Pilot Launch	Revenue impact has been captured. Please refer S. No.16 & 17 in Form 3	The rate was fixed by taking cost plus 16% return formula and implemented on adhoc basis w.e.f. 01.06.2017. The rate was approved by the Board and was introduced owing to an unforeseen situation of collision of a fishing boat with a vessel at Cochin Anchorage. The agenda and resolution approving	
Particulars	Respective Schedule under proposed SOR																				
Hire of Pilot Launch	2.2.7																				
Entry fee for tanker trucks supplying fresh water to ships	3.1. Sl. No.17 (ii)																				
Hire charges for port equipment: Charges for Oil skimmer - M. V. Venad,	Schedule 4.3																				
Customs document printout at CFS	6.4.2																				
Sr. No.	Item	Remarks	Basis for proposing the rate and considering the item in revenue estimation																		
1	Hire of Pilot Launch	Revenue impact has been captured. Please refer S. No.16 & 17 in Form 3	The rate was fixed by taking cost plus 16% return formula and implemented on adhoc basis w.e.f. 01.06.2017. The rate was approved by the Board and was introduced owing to an unforeseen situation of collision of a fishing boat with a vessel at Cochin Anchorage. The agenda and resolution approving																		

(i). The port may furnish working for the proposed rates. (ii). The port may consider to estimate probable revenue for all the new tariff items in Form-3 and ensure that the total revenue estimation is within the estimated ARR.				the rates is furnished as Annexure-B. This proposal was left unspent inadvertently. Now included in SOR.
	2	Entry fee or tanker trucks supplying fresh water to ships	This item was previously included in the SOR of COPT till 2013 and the rate that was being collected was ₹200/- per truck. During the revision in 2013, the item was removed stating reason that it would be difficult to ensure the quality of water supplied by the agencies to vessels. However it is once again proposed to be included in the SOR. The rate now proposed is ₹300/- per truck.	This income was accounted alongwith the charges for issue of wharf entry permits. Now it has been separated and estimated in Annexure A – Revenue Estimation for Cargo related charges to Form 3.
	3	Hire charges for oil skimmer – MV Venad	This is not a new tariff item. This has been part of SOR of COPT and charges have been proposed to be increased by 10%	For the past two years, the equipment has not been hired out. Hence the revenue has not been estimated.
	4	Customs document print out at CFS	These charges are being collected as a reimbursement of expenses incurred in printing the customs document at port CFS.	This item was left inadvertently while revenue estimation. Now it has been included in Annexure A – Revenue Estimation for Cargo related charges to Form 3.
(b). Tariff items prescribed in existing SOR and also included in proposed SOR with revised tariff; but no revenue is estimated by the port in Form-3 which is as follows:	Revenue Estimation in respect of some existing items:			
(i). Schedule 2.2.5.1 and 2.2.6 - Pilotage fee and Shifting fee for Barges.	(i). Schedule 2.2.5.1 and 2.2.6 – Pilotage fee and Shifting fee for Barges – In the case of barges which are registered under Section 17 of the Inland Vessel Act, Port is not deploying any pilot as they are not required. Pilotage and shifting charges are also not collected accordingly.			
(ii). Schedule 3.1.6(iii) and 3.1.21(i) - Wharfage from Urea and Timber logs. (Traffic – Nil)	(ii). Schedule 3.1.6(iii) and 3.1.21(i) – Wharfage from Urea and Timber logs. (Traffic – Nil). Port has not handled urea in the past 3 years and has also not handled timer logs in the past 2 years. Hence these items have not been included in the revenue estimation.			
(iii). Schedule 3.1.13(i) - Though traffic from cars is shown as 516, revenue estimated is nil.	(iii). Schedule 3.1.13(i) – During 2017-18, port handled 516 cars through RORO operations, however, the RORO operations have not taken place since 2018 till date. Hence revenue estimation has not been made in the proposed tariff.			
(iv). Schedule 3.2.3 – Charges for Storage of Cargo at the specified Transit Areas on Licence basis.	(iv). Schedule 3.2.3 – Charges for Storage of Cargo at the specified Transit Areas on License basis – removed from this schedule and shifted to Chapter VIII (Estate Rentals, which is governed by Policy Guidelines for Land Management for Major Ports) hence excluded from this proposed SOR revision.			
(v). Schedule 3.2.4 – Demurrage / Storage charges in respect of Finished Sugar & Pulses (Import).	(v). Schedule 3.2.4 – Demurrage / Storage charges in respect of Finished Sugar & Pulses (Import) – Port has not handled this commodity so far. Hence not			

		considered for estimation.
	(vi). Schedule 3.2.5 - Embarkation / Disembarkation Charges for International Passengers.	(vi). Schedule 3.2.5 – Embarkation / Disembarkation Charges for International Passengers – Since the implementation of Composite rates for cruise vessels as directed by the MOS (letter No. sw-150 11t2t2016-MG dated 3 November 2017 valid for 3 years), the passenger embarkation & disembarkation charges are not being separately collected by the Port. The MOS order clearly states that port is not entitled to charge additional fee like port dues, pilotage, passenger fee etc. Hence it has been excluded from revenue estimation.
	(vii). Schedule 4.2. Requisition Cancellation Charges.	(vii). Schedule 4.2. Requisition Cancellation Charges – In the past 2 years, port has not rendered any services in this connection. Hence the revenue estimation has not been considered.
	(viii). Schedule 4.4. - Charges for use of Port's Fender Pontoons.	(viii). Schedule 4.4 – Charges for use of Port's Fender Pontoons – In the past 2 years, port has not rendered any services in this connection. Hence the revenue estimation has not been considered.
	(ix). Schedule 5.1. - Wharfage on containers.	(ix). Schedule 5.1- Wharfage on containers – As per clause 7.2(d) of the License Agreement between IGTPPL and COPT, reproduced below: <i>'The Licensor shall not operate commission any existing / additional facility within Cochin Port limits for handling containers, either on its own or through any other Person, until the average annual Throughput handled at ICTT for a continuous period of Three (3) years reaches a level of Two Million Five Hundred Thousand (2,500,000) TEUs. Provided, nothing herein contained shall preclude the Licensor from handling Defence Cargo Vessels, Provided further that, the Licensor can handle Coastal Vessels, under conditions mutually agreed upon by the Licensee and the Licensor'.</i> It is mandatory to have a rate for wharfage on containers. Since Port has not actually handled any container vessels, the revenue estimation is nil.
	(x). Schedule 6.11 - Storage charges on abandoned FCL container.	(x). Schedule 6.11 – Storage charges on abandoned FCL container – There are no such containers lying in port premises. Hence not considered for revenue estimation.
	(xi). Schedule 7.3. - Charges for removal of goods by Port.	(xi). Schedule 7.3 – Charges for removal of goods by port – (in case importer / exporter fails to remove the goods) – there are no such goods lying in the wharf at present for which these rates can be applied. Hence not considered for revenue estimation.
	(xii). Schedule 7.4 to 7.11 various miscellaneous charges.	(xii). Schedule 7.4 to 7.11 various miscellaneous charges – all the changes have been covered in the revenue estimation in Form 3A, B & C.
	The port to confirm that no traffic / services are rendered by the COPT for the above items in the year 2017-18 and no revenue earned during the year 2017-18. If the traffic was not handled by the COPT in the year 2017-18, the port may consider traffic of the years 2015-16 and / or 2016-17 as base for revenue estimation for the above items.	The port has furnished its response on each of the above tariff items.
	(c). It is seen from the revenue estimation at the proposed Scale of Rates (Form-3) that the port has not captured any revenue impact in respect of the cruise vessels and excluded composite charges from cruise vessel proposed in the Scale of Rates. The port to furnish reason and basis for not capturing any revenue impact in respect of the cruise vessels / exclusion of composite charges from cruise vessel proposed in the Scale of Rates. The port may consider	Revenue Estimation in respect of Cruise Vessels: Since the implementation of composite rates for cruise vessels as directed by the MOS (letter No.sw-15011t2t2016-MG dated 3 November 2017 valid for 3 years) a composite rate of 0.35\$ per GRT is being collected which is not covered under the SOR. However, the revenue estimation has been modified to include the revenue earned from cruise vessels as it is a port related activity.

	to estimate probable revenue from this said item in Form-3 and ensure that the total revenue estimation is within the estimated ARR.																																												
(iv)	The Annexures appended to Form No.3 in support of estimation of income from vessel related charges like Port Dues, Pilotage and Berth Hire charges and miscellaneous charges is not supported by detailed workings for arriving at the revenue estimation as required by Clause 2.9 of the working guidelines. Please furnish the workings indicating the rates considered to arrive at the proposed ARR. Please furnish excel working also with linkages for ease of understanding.	Soft copy of the detailed workings is being sent through email on the id tariff@tariffauthority.gov.in .																																											
(v).	The current exchange rate is 1US\$ = ₹69.84 as against 1US\$ = ₹64.47 considered by COPT in the revenue estimation of vessel related charges. The COPT may consider to modify the revenue estimation of vessel related charges based on the prevailing exchange rate.	Exchange rate have been modified – The rate as on 31 December 2018 i.e. the date of submission of the proposal has been considered. i.e. 1 US\$ = ₹69.79.																																											
(vi).	<u>Chapter-IV - Hire charges for port equipment: Schedule 4.6 - Charges for hire of reach stacker and Schedule 4.7 - Charges for hire of skylift:</u>																																												
	It is seen from working showing calculation for arriving at the charges for hire of reach stacker and skylift that while arriving at rate per hour Return of Investment (ROI) is considered at 16% of total cost which includes only operating cost and not actual equipment cost. Total revenue requirement from equipment should be 100% of operating cost plus ROI at 16% of Capital cost.	As directed by TAMP, ROI has been considered @ 16% of capital cost. Hence the rates have been re-fixed as below:																																											
	The COPT to, therefore, to make necessary correction so as to be in line with the Tariff Policy, 2018.	4.6. Charges for hire of Reach Stacker																																											
		<table><tr><th>Description</th><th>Unit</th><th>₹</th></tr><tr><td>Other than normal container handling</td><td>Per hour or part thereof</td><td>4000.00</td></tr></table>	Description	Unit	₹	Other than normal container handling	Per hour or part thereof	4000.00																																					
	Description	Unit	₹																																										
	Other than normal container handling	Per hour or part thereof	4000.00																																										
		4.7 Charges for hire of Skylift-																																											
		₹1275/- per hour or part thereof subject to a minimum of ₹2550/-.																																											
		Workings are furnished as Annexure C as given below:																																											
		Cost sheet for Reach stacker (Actuals)																																											
		<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Description</th><th>Actuals</th><th>Amount (Gross Value)</th></tr><tr><td>1</td><td>R & M / Fuel / Insurance</td><td>Actual</td><td>7,05,603</td></tr><tr><td>2</td><td>Depreciation</td><td>As per Asset Register</td><td>26,28,398</td></tr><tr><td>3</td><td>Employee costs</td><td>2 employees - One Driver and one greaser</td><td>20,66,520</td></tr><tr><td>4</td><td>Other overheads (25% of direct costs)</td><td></td><td>13,50,130</td></tr><tr><td>5</td><td>Total 1 to 4</td><td></td><td>67,50,652</td></tr><tr><td>6</td><td>ROI @ 16% of capital cost</td><td></td><td>37,47,350</td></tr><tr><td>7</td><td>Total</td><td></td><td>1,04,98,002</td></tr><tr><td></td><td>Effective hours</td><td>24 hours X 365 days X 30%</td><td>2,628</td></tr><tr><td></td><td>Rate per hour</td><td></td><td>3,995</td></tr><tr><td></td><td>Round off</td><td></td><td>4,000</td></tr></table>	Sr. No.	Description	Actuals	Amount (Gross Value)	1	R & M / Fuel / Insurance	Actual	7,05,603	2	Depreciation	As per Asset Register	26,28,398	3	Employee costs	2 employees - One Driver and one greaser	20,66,520	4	Other overheads (25% of direct costs)		13,50,130	5	Total 1 to 4		67,50,652	6	ROI @ 16% of capital cost		37,47,350	7	Total		1,04,98,002		Effective hours	24 hours X 365 days X 30%	2,628		Rate per hour		3,995		Round off	
Sr. No.	Description	Actuals	Amount (Gross Value)																																										
1	R & M / Fuel / Insurance	Actual	7,05,603																																										
2	Depreciation	As per Asset Register	26,28,398																																										
3	Employee costs	2 employees - One Driver and one greaser	20,66,520																																										
4	Other overheads (25% of direct costs)		13,50,130																																										
5	Total 1 to 4		67,50,652																																										
6	ROI @ 16% of capital cost		37,47,350																																										
7	Total		1,04,98,002																																										
	Effective hours	24 hours X 365 days X 30%	2,628																																										
	Rate per hour		3,995																																										
	Round off		4,000																																										
	Cost sheet for Sky lift (Actuals)																																												
	<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Description</th><th>Actuals</th><th>Amount (Gross Value)</th></tr><tr><td>1</td><td>R & M</td><td>60% of total expenses attributed to cost centre 40,805</td><td>1,53,372</td></tr></table>	Sr. No.	Description	Actuals	Amount (Gross Value)	1	R & M	60% of total expenses attributed to cost centre 40,805	1,53,372																																				
Sr. No.	Description	Actuals	Amount (Gross Value)																																										
1	R & M	60% of total expenses attributed to cost centre 40,805	1,53,372																																										

		2	Insurance	Actuals	19,027
		3	Depreciation	Provided for 10 years - (32,99,325/10)	3,29,933
		4	Employee costs	2 employees - One Driver and one lineman	17,52,844
		5	Other Overheads (@ 25%)		5,63,794
		6	Total 1 to 5		28,18,969
		7	ROI @ 16% of capital cost		5,27,892
		8	Total		33,46,861
			Effective hours	24 hours X 365 days X 30%	2,628
			Rate per hour		1,274
			Round off	Rate per hour subject to minimum of 2 hours	1,275
		Notes:			
		(i). Employee costs is taken based on the actual salary costs incurred for operating the equipment.			
		(ii). Overheads are charged @ 25% of total direct costs.			
		(iii). Current utilization is only about 30%.			
4.	Scale of Rates:				
(i).	<p>The COPT has stated in its covering letter dated 11 January 2019 that the increase proposed by the port is of 25% in the Vessel Related Charges and 10% in Cargo Related Charges (except ship store, where proposed increase is 20%) across all items in SOR. In this context, it is to state that the port has proposed substantial increase in respect of some tariff items viz., Miscellaneous charges: 50% increase for use of Port's fire equipment and 100% increase for taking photography or shooting films in port premises.</p> <p>The COPT is requested to justify the increase proposed in the above said tariff items.</p>	Justification for increase in miscellaneous charges:			
		Sr. No.	Item	Proposed Increase	Justification for Increase
		1	Ports Fire Equipment	50%	The rate for Port's fire equipment has not undergone any revision from 2010 to 2016 and the rate at that time was ₹490/- per hour or part thereof. During SOR revision in 2016, port proposed to remove the item from SOR as port was not in a position to hire out the equipment. However, TAMP decided to retain the tariff item recognizing a safety aspect of the port and allowed an increase of 36% and fixed the rate at ₹666.40/- per hour or part thereof. It is important to note that fuel costs have increased by 40% in the past 3 years and salary cost has increased due to wage revision. Considering the increase in fuel costs, maintenance costs and other operating costs which approx. comes to 50%, an increase by 50% was proposed.
		2	Wharf entry permit	20%	Rates have not been increased during previous two SOR revisions i.e. the rates those were fixed way back in 2010 was only being collected. Hence increase of 20% is considered to be reasonable.

		3	Erection of Hoardings	Proposed to remove	Port proposes to allot hoarding by following e-auction method and hence the rates are proposed to be removed.
		4	Taking Photographs or shooting films in the port premises	50%-100%	Rates have not been increased during previous SOR. In the current proposal, a bifurcation based on the location was proposed to be inserted. Prime areas are proposed to be increased by 100% and other areas are proposed to be increased by 50%. These rates were fixed considering the market trends and demands. Hence the proposed increase is found to be reasonable.
		5	License fee for the use of Port's bunks	2%	Nominal increase has been proposed
		6	License fee & Inspection fee (Jetty)	-	No Change
		7	Toll Charges (Incl. Vehicle Parking fee inside Port premises)	20%	Rate have not been increased during previous two SOR revisions i.e. the rates those were fixed way back in 2010 was only being collected. Hence increase of 20% is considered to be reasonable.
(ii).	<p>(a). The COPT has proposed a few new tariff items/ conditions and has proposed few rationalisation/ simplification of the existing SOR and has also proposed for deletion for few tariff items/ conditions. Clause 2.12 of the Working Guidelines 2018 stipulates that if a new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational or any other contingency, the port may prescribe such modification with reasons thereof and capture the financial / revenue impact in the ARR. The basis adopted for new items is to be furnished and its financial effect is to be captured in the revenue estimations in Form-3. The port is requested to capture financial impact, if any, on account of the modifications proposed in the draft proposed SOR.</p>				
	<p>(b). Form-5 of the Working Guidelines, 2018 requires port to furnish comparative position of existing and proposed Scale of Rates. Form-5 requires the port to furnish reasons / justification for amendments in conditionalities proposed by the port. However, the Form-5 furnished by the COPT does not give any basis / justification / reasons for the amendments proposed in the conditionalities in the existing SOR.</p> <p>The COPT to justify with reasons to all the modification proposed in the existing conditions, deletion of the existing conditions and introduction of new condition. The COPT to note that this Authority may not be able to accept the amendment / changes made in the conditions and new conditions in the absence of justification by the Port and this Authority may be constrained to retain the existing conditionalities without any change.</p>				
	<p>(c). The tariff in the proposed Section 7.8 (License fees and Inspection fees) has already been notified by State Government as per the Note given below Section</p>				
		Annexure D is furnished giving justification and remarks for additions and deletions in the proposed SOR.			
		TAMP in an earlier occasion had rejected the proposal for deletion of tariff item on License fee & inspection fee for jetties stating that under Sec.49(1) of the MPT Act,			

	7.8. That being so, the need for this Authority to again notify the tariff may be explained by COPT.	TAMP is mandated to frame a Scale of Rates and Statement of conditions for any property belonging to the port. Hence the same was included in the SOR even though it has been notified in the State Gazette and notification in the Central Gazette is awaited by the port.
(iii)	<u>General Terms and Conditions:</u>	
	(a). Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 stipulates that the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1 st May of the relevant year to 30 th April of the following year. The port may, therefore, prescribe a suitable note for indexation in tariff effective from 1 st May.	Inserted as directed by the TAMP under Chapter 1, clause no. (xix).
	(b). This Authority has passed the common adoption Orders for all Major Port Trusts from time to time and all the Major Port Trusts including COPT were requested to include suitable notes in the SOR. However, the COPT has not included suitable notes in the proposed SOR in line with following common adoption Orders:	Inserted suitable notes in line with common adoption orders:
	(i). (a). Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate.	Suitable corrections made at Chapter I Clause 1.2(ii) (a) (b) & 1.2 (iii) (b).
	(b). Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance.	Already inserted as clause no. vii (a, b, c) under Chapter I, 1.2 – General Terms & Conditions.
	(ii). Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 relating to provide 80% discount for two years with effect from 20 September 2016, on the vessel related charges & cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ships.	Inserted at Chapter I Clause (xx)
	(iii). Letter No.TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directing all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates.	Inserted as a note under Chapter III, Clause 3.1.
	The port is requested to incorporate the provisions stipulated in these common Orders / letters.	
	(c). This Authority had passed the Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018 as common Order incorporating a provision towards levy of Mandatory User Charge (MUC) on containers for the Logistics Data Bank Service to be rendered by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMIDC) in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. In this regard it is to state that the validity of the rate approved is till 31 March 2019. The DMIDC has recently filed a proposal for revision of mandatory user charges beyond its validity which is being processed separately. The	No action. As directed, rates regarding DMIDC case noted.

	rate as and when approved in DMIDC case shall be made applicable to COPT also. The port may kindly take note of this.	
	<p>(d). Chapter-II – Schedule 2.2.7 Hire of Pilot Launch:</p> <p>(i). In the proposed SOR, the port has proposed new tariff schedule 2.2.7 for Hire of Pilot Launch proposing rates and minimum lump sum rate on per hour basis. The reasons and basis for introduction of the proposed schedule may be explained. Also, explain the reasons for proposing minimum lump sum rate and rate per hour.</p> <p>(ii). As per Annexure-D of Form-3, it is understood that the port had already introduced separate rate on adhoc basis vide COPT circular No.FD/Costing/Pilot Launch/2017 dated 02 August 2017. The port may clarify as to why the port did not approach this Authority earlier prior to levy of the rate on adhoc basis for approval.</p>	As already explained in 3 (iii) (a), Sl. No. 1 as below: Hire of Pilot Launch – The rate was fixed by taking cost plus 16% return formula and implemented on ad-hoc basis 01.06.2017. The rate was approved by the Board and was introduced owing to an unforeseen situation of collision of a fishing boat with a vessel at Cochin Anchorage. The agenda and resolution approving the rates is attached as Annexure B. This proposal was left unsent inadvertently. Now included in SOR.
	<p>(e). The port has proposed following new tariff items for which port has estimated revenue under Form-3:</p> <p>(i). Schedule 2.3.3 - Anchorage charges for vessels calling for berthing at Cochin Port.</p> <p>(ii). Schedule 2.3.4 - Anchorage charges for vessels not calling for berthing at Cochin Port.</p> <p>(iii). Schedule 3.1. Sl. No.17 (ii) - Entry fee for tanker trucks supplying fresh water to ships.</p> <p>(iv). Chapter – VI – Container Freight Station (CFS) related charges:</p> <p>(a). Schedule 6.4.1 - Charges for de-stuffing / cross stuffing facility for customs cleared containers.</p> <p>(b). Schedule 6.4.2 - Customs document printout at CFS.</p> <p>(v). Chapter-VII - Miscellaneous charges Schedule 7.2. Charges for issue of wharf entry permits to authorize visitors under Sl. Nos.11 to 15 - Issue of RFID cards/ tags, etc.</p> <p>The reasons and basis for proposing new tariff items under the above Schedules may please be explained as it is not explained in Form 5. As regards the new tariff items, port may clarify under which of the options prescribed in clause 7.6.1 of the Tariff Policy, 2018 for fixation of tariff for new cargo/ service/ facility the proposed new tariff fall.</p>	As already explained in 4 (ii) (a) & (b) at Annexure D. The relevant pages covering the clauses as brought are modified in Form 5 also.
	<p>(f). The port has proposed following deletions:</p> <p>(i). Chapter - III - Schedule 3.2.3 of existing SOR - Charges for storage of cargo at the specified transit area on Licence basis.</p> <p>(ii). Chapter - IV - Schedule 4.3 of existing SOR – Charges for floating crane and oil skimmer.</p> <p>(iii). Chapter - VII - Miscellaneous Charges - Schedule 7.5 of existing SOR – Charges for erecting hoardings.</p> <p>The reasons / justification for deletion of the above Schedules may please be explained.</p>	
5.	Performance Standards:	
(i).	The port may furnish the basis of the proposed Performance Standards for cargo related service and	The revised Performance Standards are furnished which

	vessel related services with reference to the actual performance parameters achieved in the year 2017-18. COPT may consider to propose the Performance Standards for the tariff cycle beginning from 2019-20 to 2021-22 at higher level than the actual performance achieved by the port in the last tariff cycle.	is brought out at the subsequent paragraph. Further, COPT had indexed its rates with effect from 01.05.2019 as allowed by the TAMP and the indexation shall be subsumed in the proposed increase in VRC and CRC.
(ii).	As per clause 3.1 of Tariff Policy, 2018, it is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts may propose overall average ship berth day output. However, the COPT has proposed cargo-wise ship berth day output. The COPT is, therefore, requested to propose overall average ship berth day output instead of Major Cargo groups so as to be in line with the Tariff Policy 2018.	

9. A joint hearing in this case was held on 10 June 2019 at the COPT premises. The COPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the COPT and the concerned users/ user organizations and representative bodies have made their submissions.

10.1. Subsequently, COPT vide its email dated 13 June 2019 has sought clarification regarding directions of TAMP vide letter dated 04 June 2019 at para no.4(iii)(b)(ii) to prescribe the provisions in the SOR of COPT, flowing from Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 relating to providing 80% discount for two years with effect from 20 September 2016, on the vessel related charges and cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ships. The validity of the note prescribed in the said Order expired on 20 September 2018. Hence COPT requested to confirm whether the same needs to be included in the proposed SOR.

10.2. In pursuance of the MOS letter dated 06 October 2016, this Authority has passed an Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 incorporating a provision in the SOR of all Major Port Trusts to provide 80% discount on vessels related charges and Cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ship will be granted for a period of two years with effect from 20 September 2016.

10.3. In this regard, since the validity of two years came to an end in September 2018, the MOS was vide our letter No.TAMP/4/2004-Genl. dated 21 December 2018 was requested to advise us as to the matter whether this provision needs to be continued to be prescribed in the SOR of the Major Port Trusts while revising the general SOR of all Major Port Trusts.

10.4. Further, we have vide our letter No.TAMP/4/2004-Genl. dated 13 August 2019 requested MOS to consider to issue necessary direction/ orders on the above matter to all the Major Port Trusts and to TAMP so that the revenue impact thereof can be captured in the revenue estimated by the Major Port Trusts. We did not receive the response of MOS till the proposal of COPT was taken up for disposal.

11.1. The COPT vide its letter No.FD/Costing/SoR 2019-2022/2018 dated 20 June 2019 has furnished the revision in the computation of ARR and Performance Standards which is summarized below:

(i). Revised Summary of ARR computation:

(₹ in crores)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	255.08	258.50	252.84
(ii).	Management & general Overheads	111.28	110.01	114.38
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	184.52	203.69	197.18
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	550.87	572.20	564.40
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	21.69	23.66	23.22
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	16.71	17.92	18.54
	(c). Allocated FME	27.71	33.18	31.97
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	66.12	74.75	73.73

(ii).	Interest on loans	17.66	3.73	0.09
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	Salary arrears payable to officers		0.00	7.59
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	0.00	0.00	7.59
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	92.42	102.55	94.52
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	52.93	51.30	56.97
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0	0	0
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	229.13	232.34	232.90
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	321.74	339.86	331.50
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			331.03
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			401.26
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			24.58
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			41.00
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.			
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			0.49
	(b). Sundry Debtors			17.58
	(c). Cash			43.06
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			61.12
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			445.96
(6).	Return @ 16%			71.35
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+(6)]			402.39
(8).	Indexation for 18-19 @ 3.45%			13.88
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			416.27
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.10 above			401.68

(ii). Revised Performance Standards are as below:

Sr. No.	Description	Performance Standard
1.	Overall average ship berth day output for cargo-related services	22500 Tonnes
2.	Average turnaround time of vessels	36 Hours
3.	Average pre-berthing time of vessels	12.67 Hours

11.2. In continuation to the COPT letter dated 20 June 2019, the COPT vide its e-mail dated 14 August 2019 has furnished following enclosures to COPT letter dated 20 June 2019:

- (i). Annexure A - Board Resolution No.168 (Agenda item No.D4).
[Board Resolution approving General Revision of SOR of COPT.]
- (ii). Annexure B - Board Resolution No.128 and its and Agenda B-3.
[Board Resolution approving Charges for Hire of Pilot Launch.]
- (iii). Annexure C - Workings of tariff for Reach Stacker and Skylift.
- (iv). Annexure D - Inclusion, Deletions and Justification (The revenue impact has been captured in the Tariff Forms).
- (v). Draft proposed SOR.
- (vi). Revised Form No.5 (i.e. Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionals).

11.3. Further, the COPT vide its email dated 20 August 2019 has made following submissions:

- (i). Copies each of modified draft proposed SOR (Word file), Form No.5 (i.e. Comparison of existing SOR and Conditionalities vis-à-vis proposed SOR), Annexure-D [Inclusion, Deletions and Justification (The revenue impact has been captured in the Tariff Forms)] and Tariff Forms and related Annexes are furnished. The following changes have been made in the tariff forms:
 - (a). Exchange rate linkage to coastal rates have been removed.
 - (b). Reconciliation of Pilotage income with the annual accounts. (Tariff Forms - Sheet name "Annexure B - Table - B")
 - (c). It is noticed that in the Tariff Form-3 Income from Cruise vessels were included in Pilotage, Berth hire & Port dues, which were deleted in all the Tables A to C and it has been included as a separate item in Form-3.
 - (d). The Rate for Cruise vessels as per the direction of the Ministry has been incorporated as Clause No.2.7.
- (ii). After incorporating the above changes, the Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR is ₹397.62 as against ₹401.68 submitted earlier.
- (iii). The Tariff forms duly Certified by the Chartered Accountant is being submitted
- (iv). In addition to the above, the following clarification is submitted in respect of Note to Clause No.6.4:

Charges for examination of import and export containers for clearance

These charges are collected for inspection of Security Seal in a Container before clearance by customs. If it is found necessary that the container have to be inspected, it is taken to the ramp for inspection and hence requires partial Stuffing and De-stuffing and hence, the Port collects 50% of Stuffing and De-stuffing charges for Cargo Containers at CFS and other Port Facilities as specified in Clause No.6.1.

11.4. In view of above para 11.3 (iii), the COPT vide its letter dated 27 August 2019 has furnished copies each of the final revised Form nos.1 to 4 and Form-6 furnished earlier vide email dated 20 August 2019 duly certified by the practicing Chartered Accountant.

12. To summarise, the COPT in its final revised proposal has proposed increase in Cargo related charges, Vessel related charges and miscellaneous charges as given below and has furnished justification for the proposed increase during the processing of the case:

A. Vessel Related Charges

Tariff Item	Tariff revision proposed	Justification / reason given by COPT
Port Dues	25% increase over the tariff existing as on indexed rate as on 30.04.2019. The indexation factor of 4.26% from 1 May 2019 is subsumed in the proposed increase of 25%. The same is for increase sought in other tariff items.	VRC for foreign going vessels was not increased since 2013 revision. Ministry directed in September 2015 to restate the coastal rates with reference to fluctuation in foreign exchange rates to ensure that VRC for coastal vessels does not exceed 60% of corresponding rates for foreign going vessels. Therefore, the VRC for coastal vessels increased by 50% which the Port users paid for the period from November 2015 to May 2016. However, the Ministry kept the September 2015 direction in abeyance in May 2016 and directed the Ports to fix rates for coastal vessels without reference to fluctuation in foreign exchange rates. Accordingly, COPT in discussion with users decided to fix the rate at 40% increase over the 2010 rates but less than what was being paid by users during the period November 2015 to May 2016 and proposed to TAMP for approval. However, TAMP allowed only 5% increase in rates for coastal vessels which was allowed for foreign going vessels by its Order of September 2016 since TAMP is also bound by the Tariff Guidelines. Even when the coastal vessels are increasing over the past 3 years, there is no corresponding increase in revenue since the rates could not be increased due to limitations in the Tariff Policy.
Pilotage Charges		
Berth Hire Charges		

B. Cargo Related Charges:

Tariff Item	Tariff revision proposed	Justification / reason given by COPT
Crude Oil	Status quo	-
Wharfage Charges:		
POL products	10% increase over the existing tariff	There is an increase of 65% in the total overheads of the Port during the period from 2010 to 2018. In this situation, Port should have increased the rates by 10% to 15% every 3 years during the revision of Scale of Rates. However, Port has increased the rates only by 8.60% (5% in 2016 and 3.45% in 2018 due to indexation during the last 9 years). Fuel cost has increased. Salary and Wages and Pension cost have increased. These are factors which are beyond the control of Port.
Other Cargo Handling Charges:		
Other Cargo Handling Charges except Ship Store Charges	10% increase over the existing tariff	
Ship Store Charges,	20% increase over the existing tariff	The Port is able to just break even from the operation. Our present ROCE is only 4.80% instead of 16% eligible ROCE. Port is not able to improve infrastructure and do major repairs and maintenance due to insufficient reserves. With the proposed increase, the Port is expecting 22% approximate increase in revenue.

C. Miscellaneous Charges [Justification furnished by the port as given in para 11 (4) (i)]:

Tariff Item	Tariff revision proposed
Charges for use of Port's Fire Equipment	50.00% increase over the existing tariff
Charges for issue of Wharf entry permits	20.00% increase over the existing tariff
Taking Photographs or shooting films in the Port premises	100.00% increase over the existing tariff
Licence fee for the use of Port's bunks	2.00% increase over the existing tariff
License fee & Inspection fee (Jetty)	Status quo.
Toll Charges (Incl. Vehicle Parking fee inside Port premises)	20.00% increase over the existing tariff

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) of Cochin Port Trust (COPT) was last revised by this Authority vide Order No.TAMP/58/2015-COPT dated 10 October 2016. The validity of the SOR of COPT approved vide Order dated 10 October 2016 expired on 31 March 2019. The validity of said existing SOR of COPT was extended upto 30 September 2019 and communicated vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019. The COPT, therefore, vide its letter dated 11 January 2019 has filed its proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy, 2018 notified in the Gazette of India on 03 February 2019. The port has furnished the information/ clarification sought by us along with revised Annual Revenue Requirement (ARR), draft SOR, modified estimates of revenue and modified Performance Standards vide its letter dated 20 June 2019 and subsequent emails dated 14 August 2019 and 20 August 2019. The final revised proposal filed by COPT vide its letter dated 20 June 2019 and subsequent emails dated 14 August 2019 and 20 August 2019 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.
- (ii). All Kerala Fishing Boat Operators Association (AKFBOA) has referred to an interim stay dated 26 February 2016 during the processing of the case obtained by them from the Hon'ble High Court of Kerala. The COPT was requested to confirm that any of the tariff item proposed by COPT in its proposal for revision of general SOR is not hit by any directions/ order from the High Court refraining this Authority to fix rate. The COPT has clarified that the petition filed by AKFBOA is pending before the Hon'ble High Court of Kerala and the interim stay granted has been extended on 24 June 2019 until further order. The COPT has also confirmed that the said matter before the Hon'ble High Court does not refrain this Authority from performing its statutory function of fixation of SOR. This Authority, therefore, proceeds with the proposal of the COPT.
- (iii).
 - (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires each Major Port Trust (MPT) to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
 - (b). The COPT has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) following clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines notified by this Authority and the ARR has been duly certified by a practicing Chartered Accountant. The COPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The ARR estimated by the COPT duly certified by the practicing Chartered Accountant is found to be order and hence considered except for one modification for the reasons explained in the following paragraph.

As per Clause 2.2 (iii) of Tariff Policy, 2018, 1/3rd of one-time expenses like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of ex-gratia payments arising out of wage revision, etc. are to be included in the ARR. This means 2/3rd of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

The Annual Accounts of the COPT for the year 2017-18 reports salary arrears of ₹13.59 crores. The port has, after excluding the component pertaining to estate activity of ₹2.20 crores excluded 2/3rd of the amount i.e. ₹7.59 crores in the year 2017-18 i.e. [₹13.59 crores – ₹2.20 crores = ₹11.39 crores*2/3= ₹7.59 crores]. As per note no.2 (ii) below the Form-1 attached to the Working Guidelines, 2018, if the figure for exclusion of 2/3rd of one-time expenses is related to only one particular year out of three years, then, for computing the average expenses it should not be considered for exclusion and finally 1/3rd of the arrears of one-time expense which is pertaining to

only one particular year should be captured in the ARR computation. The treatment given by the COPT is not in line with the said note.

In the modified cost statement relating to ARR prepared by us, entire amount of Arrears of salary arrears of ₹11.39 crores in the year 2017-18 is excluded being one-time payment from the figures reported in the Annual Accounts of the corresponding years. In the calculation of average expenses, 1/3rd of ₹11.39 crores i.e. ₹3.80 crores is captured. This methodology ultimately results in exclusion of 2/3rd of one-time expenses which is found to be in line with Working Guidelines.

- (iv). The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. In case of COPT there is no income/ expenditure on account of the Railway activity. Therefore, there is no case for any adjustment in this regard as done in case of other Major Port Trusts viz., MOPT, MBPT and NMPT.
- (v). Subject to one modification as explained above, the modified average expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 works out to ₹333.57 crores as against ₹331.03 crores assessed by the COPT.
- (vi). The COPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4 of the Working Guidelines considering the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. No expenditure is reported by port relating to captive berths. Working capital is computed as per norms prescribed in clause 2.5 of Working Guidelines. The total capital employed arrived by COPT is ₹445.96 crores. Return on Capital Employed at 16% is ₹71.35 crores which is considered in the ARR computation which is considered in the ARR computation. This position is relied upon and considered.
- (vii). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 plus 16% ROCE. Further, as per Clause 2.7 of Working Guidelines, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 at 3.45%. The ARR assessed by the COPT is ₹416.27 crores and modified ARR assessed by us is ₹418.89 crores for the year 2018-19.

The final detailed working of ARR calculation furnished by the COPT which has been duly certified by Chartered Accountant is relied upon. This is subject to minor modification as explained above. The detailed ARR calculation furnished by the port and modified ARR calculation by us are attached as **Annex-I (a) and (b)** respectively. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the COPT is given below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	ARR computation furnished by the COPT	ARR computation modified by us
1	Average Expenses [Y1+Y2+Y3]/3	331.03	333.57
2	Capital employed as on 31.03.2018 including capital work in progress as on 31.03.2018 and working capital as per norms	445.96	445.96
3	Return on capital employed @ 16%	71.35	71.35
4	ARR as on 31 March 2018 (5=2+4)	402.39	404.92
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)	416.27	418.89
6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	416.27	418.89
7	Revenue estimated by the COPT at proposed rate	397.62	397.62

- (viii). (a). As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the COPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18. The port has to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR of ₹416.27 crores. As per our estimate as well, the revenue estimate of port is within the modified estimate of ARR at ₹419.92 crores.

- (b). As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The tariff increase proposed by the port and justification thereof are already brought out in the earlier paragraph of the Order and hence not repeated here.

For estimating vessel related income at the proposed rate, the port has given working. Apart from that, for estimating vessel related revenue from foreign vessels, the impact of foreign exchange variation has also been captured. While estimating the vessel related revenue, the revenue reported from the cruise vessel for the year 2017-18 has been excluded as the existing rate now proposed is as per the direction of the Ministry of Shipping direction to Major Port Trusts dated 3rd November, 2017 to charge composite rate. The vessel related revenue from cruise vessel is estimated and shown as a separate entry in Form 3.

For cargo related income, the port has given working of revenue estimation based on the actual cargo traffic exclusively handled by the COPT in the year 2017-18. For a few tariff items, mostly miscellaneous tariff items, the port has furnished justification and reasoning for not capturing revenue in the revenue estimation on the information sought by us which has already been brought out in the earlier part of the Order.

The total revenue estimated by COPT at the proposed tariff is ₹397.62 crores which is within the modified ceiling indexed ARR of ₹418.92 crores. The revenue estimates at the proposed rates as furnished by the Port is attached as **Annex-II**.

The revenue estimation by the COPT at the proposed tariff and traffic of 2017-18 has been duly certified by the Chartered Accountant and hence has been relied upon. At the proposed tariff and revenue estimation there is revenue gap of ₹21.27 crores which is not covered as per our estimate as against revenue gap of ₹18.66 crores estimated by the COPT.

Most of the Users/ User Associations have objected to the increase proposed by the COPT and in particular port dues, pilotage charges and berth hire charges. In this regard, COPT has clarified that though traffic is increasing over the past 3 years, number of vessels are not increasing proportionately since the parcel size of the vessels has improved. Trade is benefitted to that extent. Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to fix the tariff within the ceiling ARR. The revenue estimated by the COPT at the proposed tariff is within the ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant. Hence, this Authority is inclined to approve the increase in existing tariff as proposed by COPT.

- (ix). (a). The BPCL has stated that COPT has committed to consider downward revision in wharfage, when the throughput via jetty crosses 4 Million. From this year onwards POL cargo handling is expected to be more than 4 Million. Hence, COPT proposal for increase in the wharfage by 11% from the existing rate is also not acceptable and has requested COPT to give rebate on the prevailing SOR for further operation.

Total POL cargo handled has been less than 4 MMTPA till 2016-17 which has gone up to 4.45 MMTPA in 2017-18 and 4.18 MMTPA in 2018-19 (till January 2019). In the view of the COPT, coastal vessels are already enjoying 63% concession due to tariff policy as against the default concession of 40%, thereby revenue from coastal vessels are 23% lower than what it should have been under Tariff Policy, 2018. The Port has argued that it has flexibility to fix the rates taking into confidence the stakeholders and also to earn a reasonable ROCE which will improve the reserves of the Port for further developments in the future. The COPT has categorically stated that it needs to balance the interest of trade and interest of Port without losing in the competitive environment. The Port has also admitted that the approved tariff is at ceiling level and COPT can consider to offer discounts based on commercial considerations

- (b). The Cochin Steamer Agents Association (CSAA) has stated that the proposed general increase of 25% to 30% is very high. There is competition from nearby Ports and that VRC is lower at Tuticorin and New Mangalore Port Trusts than in COPT. The CSAA has viewed that any increase in existing tariff will result in diversion of vessel and cargo to other Ports.

In this regard, COPT has clarified that coastal vessels are given more than 40% concession. It is not viable. Fuel prices have gone up in the last 3 years and Port requires fuel to propel tugs and launches. Further, COPT has categorically stated that proposed tariff increase is reasonable and within the ceiling ARR.

- (c). The IGTPL has requested for separate treatment for Container Vessels. It has requested not to increase VRC for Mainline vessels, rather reduce it to the level of Colombo. For feeder vessels, it has requested to retain VRC at the existing rates.

In this regard, COPT has clarified that the proposed increase in the VRC @ 25% is just to break even its operating cost and revenue generation. There is only 5% increase by port during last 9 years in the VRC. Further, the present ROCE is only 4.3% as against the 16% allowed by the TAMP. Port needs to cover its operational cost mainly Salary and wage and dredging. Though the increase in the coastal rates are proposed at 25%, it is still only 46% of the foreign rates. As per the Government Policy, only 40% concession is to be given for coastal vessel whereas at COPT, the concession works out to 54% to 63%. The COPT has reiterated that the rates proposed are ceiling rates and the port may, if it so desires, charge lower rates by way of discount.

With reference to the points made by BPCL, CSAA and IGTPL and clarification furnished by the COPT, it is relevant here to state that Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to determine the tariff to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling ARR. Even at the proposed rate, there is revenue gap of ₹21.27 crores left uncovered. In any case, as stipulated in Clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the SOR are ceiling levels; the COPT may charge lower rates if it so desires.

- (x). (a). CSAA has objected the proposal for levy of anchorage charges citing that if vessel is waiting beyond 48 hrs of free time at anchorage, then in all probability it would be waiting due to non-availability of berth which is not in the owner's or agent's control. Some vessels at Anchorage not intending to berth may call port for bunkering, repair etc. for which anchorage charges should not be charged by the port. The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA) has sought clarity on levy of anchorage charges.

The port has proposed anchorage charges in line with the Berthing Policy, 2016 issued by the Ministry of Shipping (MOS). The Policy envisages levy of anchorage charges across all major ports for the purpose of reducing pre-berthing delay and hence reduce the overall turn-around time for vessels. This is to help streamline vessel scheduling for customers and lead to efficient usage of port anchorage.

It is noteworthy that while Berthing Policy has allowed Ports to charge anchorage fee upto 50% of normal berth hire charges, Port has proposed only upto 20% of normal berth hire charges for stay of vessel beyond 144 hours. Further, port intends to exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses on part of the Port.

Clarifying to CSLA, the COPT has stated that vessels can stay at anchorage free of cost for the first 48 hours. Anchorage charges is leviable after 48 hours. Further, if vessels wait at anchorage for want of berths, it will be treated as Port's account and no anchorage charges will be levied.

The proposal of port for introduction of anchorage charge is to comply with the Berthing Policy, 2016 issued by the MOS with the intention to improve the turnaround time of vessel. Further, port has proposed a note which addresses the concern raised by users for non-levy of anchorage charge in exceptional circumstances.

- (b). The All Kerala Fishing Boat Operators Association (AKFBOA) has objected to the increase in the license fee for private fish jetties from ₹132 in the beginning in 1988-89 to ₹1,00,000. The license fee applicable as per the existing SOR is ₹1,00,000/- per annum for jetties for using water front area. The port has clarified that in the present proposal, COPT has in fact reduced the rate for jetties used by Fishing boats from existing ₹1 lakh per annum applicable as per the existing SOR to ₹35,000/- per annum. Thus, as per COPT there is reduction in the said item from the existing rate.

- (c). The Cochin Shipyard Ltd. has stated that the increase proposed for Pilotage services other than berths, additional tug hire charge, cold move charges are 40% as against 25% increase proposed by the port in Pilotage fee and vessel related charges. The port has agreed to restrict the increase to 25% for these items as proposed for other pilot related services. It is, however, seen that the modified rate with 25% increase is not captured by the port in the revised proposed SOR. That being so, the tariff proposed in note nos.1, 2 and 4 under Schedule 2.2.2 in this regard are corrected applying 25% increase over the indexed rate as on 30 April 2019 in line with the submissions made by the COPT.
- (xi). The comparative statement giving the existing conditionalities and proposed conditionalities wherever the port has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities along with remarks/ reasoning as furnished by the port during the analysis of the case is updated with our brief remarks/ analysis in the last column for accepting or rejecting each of the modifications/ deletions proposed by the port. The said comparative position is attached as **Annex-III**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the COPT and remarks/ analysis thereon approved by this Authority as given in the said Annex.
- (xii). This Authority has recently vide Order No.TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, approved revised Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat.
- Therefore, the revised MUC on containers for the Logistics Data Bank Service rendered by DMICDC approved by this Authority for a period of two years for common adoption by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of COPT also. Hence a suitable note is prescribed in the revised SOR of COPT under Chapter III as schedule 3.2.5 in this regard.
- (xiii). This Authority vide Order No.TAMP/73/2015-COPT dated 21 June 2016 has separately approved revised lease rent/ license fee for the port estate which was incorporated under Chapter VIII of the general SOR of the COPT. Since the period of validity of the lease rent/ license fee is different from the validity of the general SOR, it may be appropriate to delink the estate lease rent/ license fee from the general SOR. Hence, a note is prescribed in the general SOR that the lease rent/ license fee for the port land will be governed by the Order No.TAMP/73/2015-COPT dated 21 June 2016 and as revised by this Authority from time to time based on the proposal of the port.
- (xiv). Clause 3.7 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalise the Tariff Policy, 2018 stipulates that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order is notified in the Gazette. Accordingly, the SOR notified separately on 30 October 2019 vide Gazette No.378 shall come into effect after expiry of 30 days from the date of that notification in the Gazette of India.
- (xv). **The users/ user associations have objected to the tariff increase proposed by the COPT. In this regard, it is relevant here to mention that as per clause 8.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The port has also given an indication to change lower rates while responding to the objection of users for the proposed hike in tariff. The COPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts based on commercial considerations.**
- Further, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, the COPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.**
- (xvi). As per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts may propose overall average ship berth day output. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port.
- The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The COPT was requested to propose the Performance Standards for the tariff cycle beginning from 2019-20 to 2021-22 at higher level than the actual performance

achieved by the port in the last tariff cycle. In the revised proposal, the COPT has committed overall Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output at 22,500 MT. The port has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels at 36 hours (i.e. 1.5 days) and average pre-berthing time of vessels at 10.31 hours (i.e. 0.43 day). The proposed performance norms are improvement over the existing performance norms notified in the last tariff revision Order. Hence, the performance standards as proposed by the COPT are prescribed along with SOR.

It is relevant here to mention that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the private service provider authorised by the port for rendering services with his equipment for whom separate benchmark performance standards prescribed in the relevant Order shall be applicable.

- (xvii). As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant here to state that in the instant case indexation for the year 2018-19 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the COPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in its SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The indexed SOR by the COPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.
- (xviii). The validity of the existing SOR of the COPT was last extended till 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the revised SOR approved by this Authority and notified separately comes into effect, it may be around November 2019. That being so, the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.
- (xix). As per Clause 3.8 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date the revised SOR approved by this Authority and notified separately came into effect.
- (xx). (a). As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The COPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). As stated earlier, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, it is for the COPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (c). If there is any error apparent on the face of record considered, the COPT may approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India. The COPT may also, for any justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

- (d). The modifications proposed by COPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/ clarification furnished by COPT. The COPT may, if necessary, come up with a proposal for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

15.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the COPT which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 10 October 2019 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.2. As stated in the said notification, the revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the revised SOR in the Gazette of India and shall be in force for a period of 3 years from the date the Order comes into effect. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.3. The COPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

15.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2 of Tariff Policy, 2018. If COPT does not meet the Performance Standard, the COPT is not eligible for indexation during the next year.

15.5. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the COPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time. In addition, for the container berths, annual reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time

15.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from COPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from COPT about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./332/19]

Annex-I (a)

Form - 1

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2018 for Determination of Tariff for Major Port Trusts furnished by COPT and modified by TAMP					
Rs. in Crores					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i).	Operating expenses (including depreciation)		255.08	258.50	252.84
(ii).	Management & general Overheads		111.28	110.01	114.38
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)		184.52	203.69	197.18
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)		550.87	572.20	564.40
(2).	Less Adjustments:				
(i).	Estate related expenses				
	(a). Operating expenses (including depreciation)		21.69	23.66	23.22

	(b). Allocated Management & Administrative Overheads		16.71	17.92	18.54
	(c). Allocated FME		27.71	33.18	31.97
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]		66.12	74.75	73.73
(ii).	Interest on loans		17.66	3.73	0.09
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	Note 2			
	Salary arrears payable to officers		0.00	0.00	11.39
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]		0.00	0.00	11.39
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund & Gratuity Fund	Note 3	92.42	102.55	94.52
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	Form 2	52.93	51.30	56.97
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(a). Operating Expenses				
	(b). Depreciation				
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads				
	(d). Allocated FME				
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]		0	0	0
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)		229.13	232.34	236.69
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)		321.74	339.86	327.70
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			329.77	
	Add: 1/3rd of One time expenses (Salary arrears payable to officers)			3.80	
	Total Average Expenses			333.57	
(5).	Capital Employed				
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			401.26	
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			24.58	
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			41.00	
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.				
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	Form 4			
	(a). Inventory			0.49	
	(b). Sundry Debtors			17.58	
	(c). Cash			43.06	
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			61.12	
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			445.96	
(6).	Return @ 16%			71.35	

(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]		404.92
(8).	Indexation for 18-19 @ 3.45%		13.97
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		418.89
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 10 above	Form 3	397.62

Annex-I (b)

Form-1

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018 furnished by COPT					
Rs. in Crores					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i).	Operating expenses (including depreciation)		255.08	258.50	252.84
(ii).	Management & general Overheads		111.28	110.01	114.38
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)		184.52	203.69	197.18
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)		550.87	572.20	564.40
(2).	Less Adjustments:				
(i).	Estate related expenses				
	(a). Operating expenses (including depreciation)		21.69	23.66	23.22
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads		16.71	17.92	18.54
	(c). Allocated FME		27.71	33.18	31.97
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]		66.12	74.75	73.73
(ii).	Interest on loans		17.66	3.73	0.09
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	Note 2			
	Salary arrears payable to officers			0.00	7.59
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]		0.00	0.00	7.59
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund & Gratuity Fund	Note 3	92.42	102.55	94.52
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	Form 2	52.93	51.30	56.97
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(a). Operating Expenses				
	(b). Depreciation				
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads				
	(d). Allocated FME				
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]		0	0	0
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)		229.13	232.34	232.90

(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)		321.74	339.86	331.50
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			331.03	
(5).	Capital Employed				
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			401.26	
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			24.58	
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			41.00	
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.				
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	Form 4			
	(a). Inventory			0.49	
	(b). Sundry Debtors			17.58	
	(c). Cash			43.06	
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			61.12	
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			445.96	
(6).	Return @ 16%			71.35	
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			402.39	
(8).	Indexation for 18-19 @ 3.45%			13.88	
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			416.27	
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 10 above	Form 3		397.62	

Annex-II
Form-3

Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates furnished by COPT

Sl. No.	Description	Reference to the schedule and SI No in existing SOR	Unit of levy	Reference to the schedule and SI No in proposed SOR	Actual Traffic exclusively handled by the port during the year 2017-18 (in million)	Actual Revenue during the year 2017-18	Revenue estimation at 25% increase (Rs. In lakhs)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
A	Cargo / Container Handling Income				29.14	10499.79	11171.60
B	Vessel Related Income						
1	Port Dues	2.1.1 & 2.1.2	GRT	2.1.1 & 2.1.2	43.06	5525.02	7295.96
2	Berth Hire	2.3.1 & 2.3.2	GRT	2.3.1 & 2.3.2	43.06	2440.51	2684.51
3	Pilotage	2.2.1 & 2.2.2	GRT	2.2.1 & 2.2.2	43.06	10978.10	14205.38
4	Shifting Charges - Foreign	2.2.3 & 2.2.3.1	GRT	2.2.3 & 2.2.3.1		160.62	200.77

	Shifting Charges - Coastal	2.2.3 & 2.2.3.1	GRT	2.2.3 & 2.2.3.1		512.33	640.42
5	Tug Charges - Foreign	2.2.4	TUG/HR	2.2.4		1688.92	2111.15
	Tug Charges - Coastal	2.2.4	TUG/HR	2.2.4		64.00	80.00
6	Pilotage fee for Barges - Foreign	2.2.5.1	Each way Per Vessel	2.2.5.1		0.00	0.00
	Pilotage fee for Barges - Coastal	2.2.5.1	Each way Per Vessel	2.2.5.1		0.00	0.00
7	Detention Charges - Foreign	2.2.5.2	Per Hour or Part thereof	2.2.5.2		0.88	1.10
	Detention Charges - Coastal	2.2.5.2	Per Hour or Part thereof	2.2.5.2		0.21	0.26
8	Cancellation Charges - Foreign	2.2.5.3	Unit	2.2.5.3		3.53	4.41
	Cancellation Charges - Coastal	2.2.5.3	Unit	2.2.5.3		1.33	1.66
9	Pilotage fees for Dredgers	2.2.5.4	8hour or part thereof	2.2.5.4		0.78	0.98
10	Shifting fee for Barges - Foreign	2.2.6	Each way Per Vessel	2.2.6		0.00	0.00
	Shifting fee for Barges - Coastal	2.2.6	Each way Per Vessel	2.2.6		0.00	0.00
11	Water Supply to Ships through Barge -Foreign	2.4.1	1000 Ltrs.	2.4.1		1.42	1.78
	Water Supply to Ships through Barge -Coastal	2.4.1	1000 Ltrs.	2.4.1		122.25	152.82
12	Water Supply to Ships through Shore - Foreign	2.4.2	1000 Ltrs.	2.4.2		4.75	5.94
	Water Supply to Ships through Shore - Coastal	2.4.2	1000 Ltrs.	2.4.2		0.27	0.34
13	Charges for use of Barge Jetties	2.5	Per Month	2.5		61.25	76.57
14	Ship Security Charges	2.6	24 Hrs. or part thereof	2.6		67.00	67.00
15	Penalty Charges For VCN Cancellation	7.6	Unit	7.6		0.10	0.12
16	Hire of pilot Launch - Foreign	-	Per Hour or Part thereof	-		16.28	20.36
	Hire of pilot Launch - Coastal	-	Per Hour or Part thereof	-		1.99	2.49
17	Others					1.04	1.30
18	Anchorage charges			2.3.3 & 2.3.4			10.00
19	Cruise Vessels	-	Per GRT	2.7		684.51	800.00
	Total (1 to 19)					22337.12	28365.32
C	Miscellaneous Charges					187.06	224.63
D	Total Revenue (A+B+C)					33023.97	39761.55

Annex-III**Form No.5****Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities furnished by COPT and modified by TAMP**

Existing SOR	Proposed by COPT	Remarks by COPT	Analysis by TAMP
1.2. General Terms & Conditions	1.2. General Terms & Conditions		
—	(xx) In the case of coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ship, 80% discount on vessels related charges and Cargo related charges will be granted for a period of two years with effect from 20 September 2016.	Inserted as per TAMP direction.	<p>In pursuance of Ministry of Shipping (MOS) communication vide letter No.16/(88)2016-PD-VII dated 20 September 2016, the Authority has passed a common adoption Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 relating to provide 80% discount for two years with effect from 20 September 2016, on the vessel related charges & cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ships by the Major Port Trusts. The port has proposed to incorporate this provision in its proposed SOR.</p> <p>In this regard, it is to state that the validity of the said provision was for a period of 2 years with effect from 20 September 2016 i.e. upto 20 September 2018. We have vide our letter No.TAMP/4/2004-Genl. dated 13 August 2019.</p> <p>Further, communication from the MOS in this regard is awaited. That being so, in the absence of any specific direction from the MOS for continuation of the said provision, <u>the said provision whose validity has already expired need not be prescribed in the revised SOR of COPT. On receipt of further communication from the MOS in this regard, this Authority shall be inclined to pass a common adoption Order for incorporation in the SOR of all the Major Port Trusts on the said matter.</u></p>

CHAPTER – II VESSEL RELATED CHARGES	CHAPTER – II VESSEL RELATED CHARGES																		
---	<div>2.2.7 – Hire of Pilot Launch</div> <table><tr><th rowspan="2">Descri ption</th><th rowspan="2">Unit</th><th colspan="2">Coastal (in ₹)</th><th colspan="2">Foreign (in US\$)</th></tr><tr><th>Rate</th><th>Minimum charge</th><th>Rate</th><th>Minimum charge</th></tr><tr><td>Hire of Pilot Launch / Boat</td><td>Per hour or part thereof</td><td>9212.50</td><td>276375.00</td><td>238.2338</td><td>714.7013</td></tr></table>	Descri ption	Unit	Coastal (in ₹)		Foreign (in US\$)		Rate	Minimum charge	Rate	Minimum charge	Hire of Pilot Launch / Boat	Per hour or part thereof	9212.50	276375.00	238.2338	714.7013	<p>The rate was fixed by taking cost plus 16% return formula and implemented on adhoc basis w.e.f. 01.06.2017. The rate was approved by the Board and was introduced owing to an unforeseen situation of collision of a fishing boat with a vessel at Cochin Anchorage. The agenda and resolution approving the rates is furnished. This proposal was left unsent inadvertently. Now included in SOR.</p>	<p>The port has furnished the agenda item wherein the detailed justification for following cost plus 16% return alongwith the working is furnished by the port. The port has also furnished a copy of the Board approval in this regard approving the rates on ad hoc basis with effect from 01 June 2017.</p> <p>The rates proposed by the port in the current proposal is after applying 25% increase over the rates applied by the port from 01 June 2017.</p> <p><u>Since there has been no objection from any users / user associations to the proposed rate and rate has been approved by the Board in the current proposal and also recognising that the port has estimated revenue from this item in the revenue estimation, the tariff for the hiring of pilot launch is approved as proposed by the port from the date the revised SOR comes into effect.</u></p>
Descri ption	Unit			Coastal (in ₹)		Foreign (in US\$)													
		Rate	Minimum charge	Rate	Minimum charge														
Hire of Pilot Launch / Boat	Per hour or part thereof	9212.50	276375.00	238.2338	714.7013														
2.3. Berth Hire Charges	2.3. Berth Hire Charges																		
---	<div>2.3.2 Anchorage Charges for vessels calling for berthing at Cochin Port (Per GRT per hour)</div> <table><tr><th>Sl. No</th><th>Description</th><th>Rate</th></tr><tr><td>1</td><td>Up to 48 hours at anchorage</td><td>Free</td></tr><tr><td>2</td><td>48 hours – 96 hours</td><td>10% of berth hire charges *</td></tr><tr><td>3</td><td>96 hours – 144 hours</td><td>15% of berth hire charges *</td></tr><tr><td>4</td><td>Beyond 144 hours</td><td>20% of berth hire charges *</td></tr></table>	Sl. No	Description	Rate	1	Up to 48 hours at anchorage	Free	2	48 hours – 96 hours	10% of berth hire charges *	3	96 hours – 144 hours	15% of berth hire charges *	4	Beyond 144 hours	20% of berth hire charges *	<p>New schedules for levy of anchorage charge for vessels calling at berth and not calling at berth is proposed to be included as per the Berthing Policy issued by the GOI.</p>	<p>The existing SOR of the COPT do not prescribe anchorage charges. The MOS in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and has directed all the Major Port Trusts to implement the Berthing norms with actual incentives and penalties. The said Policy also prescribes Guidelines for levy of anchorage charges by all Major Port Trusts and, inter alia, require all the Major Port Trusts to adhere to it.</p> <p>The proposed anchorage charge is found to be in line with the percentage parameters prescribed in the Berthing Policy and hence same is approved.</p>	
Sl. No	Description	Rate																	
1	Up to 48 hours at anchorage	Free																	
2	48 hours – 96 hours	10% of berth hire charges *																	
3	96 hours – 144 hours	15% of berth hire charges *																	
4	Beyond 144 hours	20% of berth hire charges *																	

	<p>*Berth hire charges shall be the rate applicable to that berth where the vessel is waiting to be berthed.</p> <p>Note: Port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstances including but not limited to lapses on part of the Port. Any waiver of anchorage charges will require approval from Chairman of the Port or an equivalent authority.</p> <p>2.3.3 (b) Anchorage Charges for vessels not calling for berthing at Cochin Port (Per GRT per hour)</p> <table border="1" data-bbox="593 655 1081 930"> <thead> <tr> <th>Sl. No</th><th>Description</th><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign vessel (in US\$)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Up to 48 hours at anchorage</td><td>Free</td><td>Free</td></tr> <tr> <td>2</td><td>48 hours – 96 hours</td><td>0.0233</td><td>0.000733</td></tr> <tr> <td>3</td><td>96 hours – 144 hours</td><td>0.0349</td><td>0.001099</td></tr> <tr> <td>4</td><td>Beyond 144 hours</td><td>0.0466</td><td>0.001466</td></tr> </tbody> </table> <p>The above charges are subject to a ceiling limit of 5 months anchorage charges.</p> <p>Note: Any waiver of anchorage charges will require approval from Chairman of the Port or an equivalent authority.</p>	Sl. No	Description	Coastal vessel (in ₹)	Foreign vessel (in US\$)	1	Up to 48 hours at anchorage	Free	Free	2	48 hours – 96 hours	0.0233	0.000733	3	96 hours – 144 hours	0.0349	0.001099	4	Beyond 144 hours	0.0466	0.001466	<p>Additional clause inserted for vessels not calling for berthing at COPT in line with the anchorage charges for vessels calling for berthing at COPT.</p>	<p>The port has proposed separate anchorage charge for vessels not calling for berthing at the port. Since, the vessels do not call at berth, it may not be possible to link it as a percentage of the prescribed berth hire charges and hence the port has proposed specific anchorage charge. The anchorage charges for vessels which do not call berth is found to be higher than vessels which call berth. The proposed rates are approved.</p>
Sl. No	Description	Coastal vessel (in ₹)	Foreign vessel (in US\$)																				
1	Up to 48 hours at anchorage	Free	Free																				
2	48 hours – 96 hours	0.0233	0.000733																				
3	96 hours – 144 hours	0.0349	0.001099																				
4	Beyond 144 hours	0.0466	0.001466																				
<p>[As per Ministry of Shipping letter No.SW-15011/2/2016-MG dated 03 November 2017.]</p>	<p>2.7. Composite Port Charges for Cruise Vessels (As per MOS Order No.SW-15011/2/2016-MG dated 03 November 2017.)</p> <p>The vessels will be charged at \$0.35 per GRT for the first 12 hours. The Port will not charge any other rate</p>	<p>The Ministry of Shipping to promote the Cruise Shipping in India have rationalised the tariff for Cruise Vessels vide its letter No.SW-15011/2/2016-MG dated 03 November, 2017.</p>	<p>Schedule is prescribed as proposed by the port. Revenue estimate is captured in Form-3 by the port.</p> <p>The Note-1 is slightly modified to state that it shall be applicable for a period of 3 years from the MOS letter dated 03 November</p>																				

	<p>like berth hire, Port dues, Pilotage, and Passenger fee for the first 12 hours. Beyond 12 hours, Port will collect a Berth hire of \$0.0292 per GRT per hour.</p> <p>Note:</p> <p>1. The above rates for Cruise Vessels shall be applicable until further orders from the Govt. of India.</p> <p>2. The levy of the Security Charges will be continued as per the Scale of Rate of Cochin Port Trust.</p>		2017 i.e. 02 November 2020.																
<p>3.2.5. Embarkation and disembarkation charges for international passengers in cruise vessels</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Unit</th><th>Rate (in ₹)</th></tr><tr><td>1</td><td>Embarkation / disembarkation</td><td>per person</td><td>100.00</td></tr></table>	Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)	1	Embarkation / disembarkation	per person	100.00	<p>3.2.5. Embarkation and disembarkation charges for international passengers in cruise vessels</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Unit</th><th>Rate (in ₹)</th></tr><tr><td>1</td><td>Embarkation / disembarkation</td><td>per person</td><td>144.83</td></tr></table>	Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)	1	Embarkation / disembarkation	per person	144.83	<p>Since the implementation of Composite rates for cruise vessels as directed by the MOS (letter No.SW-15011/2/2016-MG dated 03 November 2017 valid for 3 years), the passenger embarkation & disembarkation charges are not being separately collected by the Port. The MOS order clearly states that port is not entitled to charge additional fee like port dues, pilotage, passenger fee etc. Hence it has been excluded from revenue estimation.</p>	<p>Though port has stated that it is not entitled to collect this item and has not estimated revenue therefrom, the port has not deleted the schedule from the SOR. Based on the clarification given by the port, the proposed schedule 3.2.5 is deleted.</p>
Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)																
1	Embarkation / disembarkation	per person	100.00																
Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)																
1	Embarkation / disembarkation	per person	144.83																
<p>CHAPTER – III <u>CARGO RELATED CHARGES</u></p>	<p>CHAPTER – III <u>CARGO RELATED CHARGES</u></p>																		
<p>---</p>	<p>3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo (Rate in ₹)</p> <table><tr><th>Sl. No</th><th>Description of commodity</th><th>Unit</th><th>Coastal</th><th>Foreign</th></tr><tr><td>17.</td><td>(ii) Entry Fee for Tanker Trucks supplying fresh water to ships</td><td>Per Truck</td><td>300.00</td><td>300.00</td></tr></table>	Sl. No	Description of commodity	Unit	Coastal	Foreign	17.	(ii) Entry Fee for Tanker Trucks supplying fresh water to ships	Per Truck	300.00	300.00	<p>This item was previously included in the SOR of COPT till 2013 and the rate that was being collected was ₹200/- per truck. During the revision in 2013, the item was removed stating reason that it would be difficult to ensure the quality of water supplied by the agencies to vessels. However, it is once again proposed to be included in the SOR. The rate now</p>	<p>The proposal of COPT for re-introduction of this tariff item may be approved. However, the proposed rate is prescribed as a separate schedule under Chapter - VII - Miscellaneous charges as schedule 7.3 and subsequent schedules are renumbered.</p>						
Sl. No	Description of commodity	Unit	Coastal	Foreign															
17.	(ii) Entry Fee for Tanker Trucks supplying fresh water to ships	Per Truck	300.00	300.00															

					proposed is ₹300/- per truck.	
----				@ The Wharfage specified per vehicle in Sl. No.13 is for Cars & smaller vehicles. The Wharfage will be 1.5 times the said rate for Light Commercial Vehicles and 3 times the said rate for Trucks and Buses.	Looking to the likely movement of commercial light vehicles and trucks through RORO operation, the note has been included now specifically stating that the rates at 13(i) & (ii) are for cars and smaller vehicles	Based on the reason furnished by the port, the note proposed by the port is approved.
3.2. Demurrage Charges				3.2. Demurrage Charges		
3.2.3. Charges for Storage of Cargo at the specified Transit Areas on Licence Basis				Deleted	Shifted to Chapter VIII Clause 8.2.1	The port had while seeking revision of lease rent for port land had proposed to delink the prescription of Licence fee for storage of cargo at the transit area from the general SOR and prescribe it in the estate schedule. The said proposal of COPT was approved by the Authority vide Order No.TAMP/73/2016-COPT dated 21 June 2016. Hence, proposed deletion of schedule 3.2.3. Charges for license fee Storage of Cargo at the specified Transit Areas on Licence Basis is in order.
CHAPTER – IV HIRE CHARGES FOR PORT EQUIPMENT				CHAPTER – IV HIRE CHARGES FOR PORT EQUIPMENT		
4.3. Charges for Floating crane & Oil Skimmer.				4.3. Charges for Oil Skimmer - M.V. Venad	Deleted Sl. no.1 Floating Crane F.C. Periyar rate as it is decommissioned	The proposed deletion is approved.
SI No	Category	Unit	Rate in ₹	Category	Unit	Rate in ₹
1	Floating Crane F.C. Periyar :			Fixed charges	Per hour or part thereof	5690
	Fixed charges	Per hour or part thereof	10345.00	Lifting charges	Per ton or part thereof	341
	Lifting charges :					
	Up to 30 ton	Per tonne or part	620.70			
	30 - 60		827.60			
	60 - 90		1241.40			

	Above 90	thereof	1551.75											
2	Oil Skimmer M.V. Venad :													
	Fixed charges	Per hour or part thereof	5172.50											
	Lifting charges	Per ton or part thereof	310.35											
Note under schedule 4.1 Charges for light duty fork lift trucks: [No Note]				Note under schedule 4.1 Charges for light duty fork lift trucks: Coastal concessional rate will be applicable only for coastal cargo operations, and the concessional rate will be restricted to ship to shore transfer and transfer from/ to quay and to/ from storage yard, and foreign rate will be applicable for other operations.	In order to bring better clarity and in line with the Coastal Concession Policy of the Government of India	The proposed note <u>is approved except for minor modification of replacing the words “coastal cargo operations” with “coastal cargo”</u>								
Note under Schedule 4.5. Charges for Harbour Mobile Crane: [No Note]														
---				4.6. Reach stacker <table><tr><td>SI No</td><td>Category</td><td>Unit</td><td>Rate in ₹</td></tr><tr><td>1</td><td>Reach Stacker</td><td>Per hour or part thereof</td><td>4000</td></tr></table>	SI No	Category	Unit	Rate in ₹	1	Reach Stacker	Per hour or part thereof	4000	Rates are introduced owing to the reason that Port could hire out the equipment when idle so as to improve the utilization of the asset.	The port has furnished the working for arriving at the proposed rate based on cost plus 16% return which has been brought out in the Order at para no.8, sl. No.(3)(vi). Revenue estimate from the proposed new items are also captured in Form-3. In view of the above, the new tariff items proposed by the port are approved.
SI No	Category	Unit	Rate in ₹											
1	Reach Stacker	Per hour or part thereof	4000											
---				4.7 Charges for hire of Skylift ₹1,275/- per hour or part thereof subject to a minimum of ₹2,550/-										
<u>CHAPTER – VI</u> <u>CONTAINER FREIGHT STATION (CFS) RELATED CHARGES</u>				<u>CHAPTER – VI</u> <u>CONTAINER FREIGHT STATION (CFS) RELATED CHARGES</u>										
6.1. Stuffing and De-stuffing charges (other than UB				6.1. Stuffing and De-stuffing charges for Cargo Containers	Deleted rate for half a container load and relevant notes 1 and 2 as	Based on the reason given by the port, the proposed deletion relating to half container								

Containers) at CFS and other Port Facilities				at CFS and other Port Facilities			such instances are very rare. Further, to ensure standardisation, rates for half load container are deleted.	load is approved.
Sl. No.	Description	Rate per container (in ₹)		Description	Rate per container (in ₹)			
		20'	40' and above		20'	40' and above		
1	For half a container load	1603.4750	2689.7000	Containers	3527.65	5917.34		
2	For full container load	3206.9500	5379.4000					
6.1.1 De-Stuffing Charges for UB Containers.				6.1.1 De-Stuffing Charges for UB Containers.				
Description		Rate per container (in ₹)		Description		Rate per container (in ₹)		
		20'	40' and above			20'	40' and above	
For half a container load		2405.2125	4034.5500	Containers		5291.47	8876.01	
For full container load		4810.4250	8069.1000					
Notes:								
1. A container, which is stuffed or de-stuffed, 50% or less of its normal capacity, is treated as half a container.								
2 In the event of stuffing/de-stuffing of cargo necessitated for topping up of the container, examination, accounting or proper stacking, and such stuffing/de-stuffing results in 50% or less than 50% of the cargo being stuffed/de-stuffed, only 50% of the stuffing/de-stuffing charges will be collected in such cases.								
6.4. Charges for examination of import and export containers for clearance				6.4. Charges for examination of import and export containers for clearance				
				Note: In the event of stuffing/ de-stuffing				
				These charges are collected for inspection of Security Seal in a Container before clearance by customs. If it is found necessary that the containers have to be inspected, it				
				Based on the reason given by the port, the proposed deletion relating to half container load is approved.				

[No Note]	of cargo at the ramp for examination, involving Tallying by Cochin Port, 50% of the stuffing/ de-stuffing charges applicable for Cargo Containers at 6.1 will be recovered.	is taken to the ramp for inspection and hence requires partial Stuffing and De-stuffing and hence, the Port collects 50% of Stuffing and De-stuffing charges for Cargo Containers at CFS and other Port Facilities as specified in Clause No.6.1																			
-	<div>6.4.1 Charges for De-stuffing /cross Stuffing facility for Custom Cleared Containers</div> <table><tr><th rowspan="2">Description</th><th colspan="2">Rate per container (in ₹)</th></tr><tr><th>20'</th><th>40' and above</th></tr><tr><td>Charges for de-stuffing/ cross stuffing custom cleared containers at the designated area of Cochin Port, outside the CFS</td><td>284.49</td><td>568.98</td></tr></table>	Description	Rate per container (in ₹)		20'	40' and above	Charges for de-stuffing/ cross stuffing custom cleared containers at the designated area of Cochin Port, outside the CFS	284.49	568.98	Since cross stuffing facilities are being offered, the rate has been proposed to be included. The rate is fixed based on Charges for examination of import and export containers for clearance presently being collected by the Port as at 6.4.	<div>The rates as proposed at schedule 6.4 is proposed for Charges for De-stuffing /cross Stuffing facility for Custom Cleared Containers for 40' container. The rate for 20' container is proposed at half of the 40' container.</div> <div>Revenue estimate from the proposed new item is captured in Form-3. In view of the above, the new tariff item proposed by the port is approved.</div>										
Description	Rate per container (in ₹)																				
	20'	40' and above																			
Charges for de-stuffing/ cross stuffing custom cleared containers at the designated area of Cochin Port, outside the CFS	284.49	568.98																			
	<div>6.4.2 Customs Document Printout at CFS</div> <table><tr><th>Description</th><th>Rate</th></tr><tr><td>Up to 30 pages</td><td>₹70 including taxes</td></tr><tr><td>Printout of Customs Document for containers serviced at other CFSS</td><td>₹300 including taxes</td></tr></table>	Description	Rate	Up to 30 pages	₹70 including taxes	Printout of Customs Document for containers serviced at other CFSS	₹300 including taxes	These are in the nature of reimbursement of expenses incurred by COPT. Accordingly the rate is fixed considering the cost of customs document, cost of stationery and cost of operator.	Based on the reason given by the port, the proposed rate under schedule 6.4.2 is approved. Revenue estimate from the proposed new item is captured in Form-3.												
Description	Rate																				
Up to 30 pages	₹70 including taxes																				
Printout of Customs Document for containers serviced at other CFSS	₹300 including taxes																				
CHAPTER – VII MISCELLANEOUS CHARGES	CHAPTER – VII MISCELLANEOUS CHARGES																				
---	<div>7.2 Charges for issue of wharf entry permits to authorised visitors</div> <table><tr><th>I. No.</th><th>Type of Pass</th><th>Fee</th></tr><tr><td>11.</td><td>Issue of RFID Card</td><td>₹100 per Card</td></tr><tr><td>12.</td><td>Issue of RFID Tag</td><td>₹70 per Tag</td></tr><tr><td>13.</td><td>Duplicate Card in the event of loss</td><td>₹200 per Card</td></tr><tr><td>14.</td><td>Duplicate Tag in the event of loss</td><td>₹140 per Tag</td></tr><tr><td>15.</td><td>Issue of Laminated Pass of validity up to one year</td><td>₹50</td></tr></table>	I. No.	Type of Pass	Fee	11.	Issue of RFID Card	₹100 per Card	12.	Issue of RFID Tag	₹70 per Tag	13.	Duplicate Card in the event of loss	₹200 per Card	14.	Duplicate Tag in the event of loss	₹140 per Tag	15.	Issue of Laminated Pass of validity up to one year	₹50	Since the introduction of RFID at wharves, separate rates were introduced for issue of RFID card / tags.	Based on the reason given by the port, the proposed rate is approved.
I. No.	Type of Pass	Fee																			
11.	Issue of RFID Card	₹100 per Card																			
12.	Issue of RFID Tag	₹70 per Tag																			
13.	Duplicate Card in the event of loss	₹200 per Card																			
14.	Duplicate Tag in the event of loss	₹140 per Tag																			
15.	Issue of Laminated Pass of validity up to one year	₹50																			

		for entry of non-cargo vehicles of port users at Mattancherry Wharf																																	
---		Note under schedule 7.2: All the rates specified in clause 7.2 are inclusive of taxes (GST) at the prevailing rates		The note on taxes was introduced in order to ensure better clarity.	Based on the reason given by the port, the proposed note is approved. It appears to have been introduced for ease of application and collection of the rates.																														
7.5. Charges for Erecting Hoardings.		Deleted.		Port proposes to allot hoardings based on E-auction in the future in order to get competitive rates.	Based on the reason given by the port, the proposed deletion is approved.																														
<table><tr><th>SI No</th><th>Description</th><th>Unit</th><th>Rate in ₹</th></tr><tr><td>1</td><td>Single sided hoardings</td><td rowspan="6">Per Sq. mtr. per year or part thereof</td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>Side berm of I.G.Road and Bristow Road</td><td>10000</td></tr><tr><td>(b)</td><td>Side berm of Other Roads</td><td>5000</td></tr><tr><td>2</td><td>Double sided hoardings</td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>Side berm of I.G.Road and Bristow Road</td><td>20000</td></tr><tr><td>(b)</td><td>Side berm of Other Roads</td><td>10000</td></tr><tr><td>3</td><td>Neon boards</td><td></td><td>5000</td></tr></table>		SI No	Description	Unit	Rate in ₹	1	Single sided hoardings	Per Sq. mtr. per year or part thereof		(a)	Side berm of I.G.Road and Bristow Road	10000	(b)	Side berm of Other Roads	5000	2	Double sided hoardings		(a)	Side berm of I.G.Road and Bristow Road	20000	(b)	Side berm of Other Roads	10000	3	Neon boards		5000							
SI No	Description	Unit	Rate in ₹																																
1	Single sided hoardings	Per Sq. mtr. per year or part thereof																																	
(a)	Side berm of I.G.Road and Bristow Road		10000																																
(b)	Side berm of Other Roads		5000																																
2	Double sided hoardings																																		
(a)	Side berm of I.G.Road and Bristow Road		20000																																
(b)	Side berm of Other Roads		10000																																
3	Neon boards		5000																																
Notes as prescribed in the existing SOR under this schedule:																																			
7.7. Taking photographs or shooting films in the port premises other than for Cargo / Vessel operations:		7.6.1 Taking photographs or shooting films in the prime areas		Separate rate bifurcating the area based on demand as prime areas and other areas have been derived, which also include rate for half a day.	Based on the reason given by the port, the proposed schedules are approved.																														
<table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Unit</th><th>Rate in ₹</th></tr><tr><td>1.</td><td>Making cinema / documentary by movie camera</td><td rowspan="3">Per day or part thereof</td><td>40000</td></tr><tr><td>2</td><td>Videography by video camera</td><td>20000</td></tr><tr><td>3</td><td>Photography by Still Camera</td><td>1000</td></tr></table>		Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹	1.	Making cinema / documentary by movie camera	Per day or part thereof	40000	2	Videography by video camera	20000	3	Photography by Still Camera	1000	<table><tr><th>Sl. No</th><th>Description</th><th>Rate in ₹ Per day (00 00hrs to 2400hrs)</th><th>Rate in ₹ Per half day (00 00hrs to 1200hrs or 1200 hrs to 2400 hrs)</th></tr><tr><td>1.</td><td>Making cinema/ documentary by movie camera</td><td>80000</td><td>40000</td></tr><tr><td>2.</td><td>Videography by video camera with less than 10 persons including crew and artistes</td><td>40000</td><td>20000</td></tr><tr><td>3.</td><td>Photography by still camera</td><td>2000</td><td>NA</td></tr></table>		Sl. No	Description	Rate in ₹ Per day (00 00hrs to 2400hrs)	Rate in ₹ Per half day (00 00hrs to 1200hrs or 1200 hrs to 2400 hrs)	1.	Making cinema/ documentary by movie camera	80000	40000	2.	Videography by video camera with less than 10 persons including crew and artistes	40000	20000	3.	Photography by still camera	2000	NA	Rates have not been increase during previous SOR. In the current proposal, a bifurcation based on the location was proposed to be inserted. Prime areas are proposed to be increased by 100% and other areas are proposed to be increased by 50%. The rates also	
Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹																																
1.	Making cinema / documentary by movie camera	Per day or part thereof	40000																																
2	Videography by video camera		20000																																
3	Photography by Still Camera		1000																																
Sl. No	Description	Rate in ₹ Per day (00 00hrs to 2400hrs)	Rate in ₹ Per half day (00 00hrs to 1200hrs or 1200 hrs to 2400 hrs)																																
1.	Making cinema/ documentary by movie camera	80000	40000																																
2.	Videography by video camera with less than 10 persons including crew and artistes	40000	20000																																
3.	Photography by still camera	2000	NA																																

	<p>Note: Prime areas in Willingdon Island is defined as Port area within toll gates of Mattanchery Toll gate and Ernakulam Toll gate upto North End and Wharves.</p> <p>7.6.2 Taking photographs or shooting films in other areas</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Rate in ₹ Per day (00 00hrs to 2400hrs)</th><th>Rate in ₹ Per half day (00 00hrs to 1200hrs or 1200 hrs to 2400 hrs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Making cinema/ documentary by movie camera</td><td>60000</td><td>30000</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Videography by video camera with less than 10 persons including crew and artistes</td><td>30000</td><td>15000</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Photography by still camera</td><td>1500</td><td>NA</td></tr> </tbody> </table> <p>Note: Other areas include all Port Premises outside toll gates in Willingdon Island and all Port Premises at Puthuvypin, Vallarpadam, Bolgatty, Ernakulam, Palluruthy, Thevara and Fort Kochi.</p>	Sl. No.	Description	Rate in ₹ Per day (00 00hrs to 2400hrs)	Rate in ₹ Per half day (00 00hrs to 1200hrs or 1200 hrs to 2400 hrs)	1.	Making cinema/ documentary by movie camera	60000	30000	2.	Videography by video camera with less than 10 persons including crew and artistes	30000	15000	3.	Photography by still camera	1500	NA	<p>include rate for half a day. These rates were fixed considering the market trends and demands. Hence the proposed increase is found to be reasonable.</p>	
Sl. No.	Description	Rate in ₹ Per day (00 00hrs to 2400hrs)	Rate in ₹ Per half day (00 00hrs to 1200hrs or 1200 hrs to 2400 hrs)																
1.	Making cinema/ documentary by movie camera	60000	30000																
2.	Videography by video camera with less than 10 persons including crew and artistes	30000	15000																
3.	Photography by still camera	1500	NA																
<p>7.9. License fees & Inspection Fees For those owners of Valloms/ Boats who want to use their waterfront for tying up there on Valloms/ Boats & Jetties owned by of Government Organisation like SWTD, KSINC, DTPC, IFP, Matsyafed, CIFNET, Corporation of Cochin & Religious Institutions</p>	<p>7.8. License fees & Inspection Fees For those owners of Valloms/ Boats who want to use their waterfront for tying up there on Valloms/ Boats & Jetties owned by of Government Organisation like SWTD, KSINC, DTPC, IFP, Matsyafed, CIFNET, Corporation of Cochin & Religious Institutions and existing waterfront Jetties for tying up Valloms & Boats belonging to other owners.</p>	<p>Licence fee and inspection fee thereof for boats and jetties has been modified and a consolidate statement has been incorporated vide clause No.7.8 deleting 7.9.1, 7.9.2 & 7.9.3 of existing SOR.</p>	<p>Based on the reason given by the port, the rationalised and simplified schedule of rates proposed by the port is approved except for minor modification.</p>																

SI No.	Description	Unit	Rate in ₹	SI No.	Description of Jetty	Unit	Rate in ₹		
1	Jetties & piers	Rate per Jetty per annum	1297	1	Government Jetties (Irrigation Dept., KSINC, Corporation, SWTD, Tourism Dept., KTDC)	Rate per Jetty per annum	2,000/-		
2	Inspection fees	Rate per Jetty per annum	546	2	Apartment Complexes, private jetties for speed boats, Hotels	Rate per Jetty per annum	1,00,000/-		
3	Additional fees for late payment of Licence Fee	Jetty/Piers per month	20	3	Slipways	Rate per Jetty per annum	35,000/-		
				4	Concrete Jetties – loading and unloading of fish or ice, jetties located near ice plants used commercially for tying up 4 or more fishing boats belonging to others.	Rate per Jetty per annum	35,000/-		
				5	Concrete Jetties – used commercially for tying up not more than three fishing boats belonging to others	Rate per Jetty per annum	10,000/-		
				6	Wooden Jetties – used for tying up fishing boats belonging to others	Rate per Jetty per annum	10,000/-		
				7	Temples, Mosques and Churches for blessing purposes only	Rate per Jetty per annum	5,000/-		
				<p>The above rates fixed as per the Regulations are subject to notification from the Central Government. However, these rates have already been notified by the State Government.</p> <p>Note:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The above rates are exclusive of taxes at prevailing rate. 2. The rates above are inclusive of Inspection Fees 3. Lease rent for new concrete / temporary jetties may be collected taking into account in the bed of back 					
				<p>The note immediately below the schedule which states that the rates are fixed as per the Regulations and are subject to notification from the Central Government and that they have already been notified by the State government is not prescribed in the SOR to be approved by the Authority.</p>					

	<p>waters in addition to Licence Fees. Lease rent for the bed of back water will be 50% of the applicable rate of lease rentals.</p> <p>4. The Jetties owned by the Irrigation Department, Government of Kerala and Mulavukad Panchayath, Ernakulam is exempted from payment of Licence & Inspection Fees.</p>		
--	--	--	--